Salvo conduto

UM VÔO NA HISTÓRIA

Comandante Paulo de Mello Bastos

2ª edição

Família Bastos editora

AS MEMÓRIAS DO GRANDE LÍDER SINDICAL DOS ANOS 60

Com este Salvo-Conduto, Paulo de Mello Bastos abre os escaninhos em que arrumou 80 anos de uma existência plena, produtiva e intensamente vivida: o familiar e o profissional, comuns à maioria dos mortais, mas também o sindical e o político, usados somente por aqueles – inconformados, indignados e ousados – que, recusando-se a aceitar e deixar o mundo como os recebeu, se engajam, de corpo e alma, na luta para torná-lo melhor.

É evidente que isso tem um preço, que Mello Bastos pagou, inclusive com exílio e prisão.

O Comandante tem o que contar. E o faz sem meias palavras, de maneira direta e, não raro, contundente. É um direito que se concede, e também a nós, de todas as idades, para que, enriquecidos pela sua experiência e munidos dos salvo-condutos das nossas próprias vontades políticas, possamos, então, quando chegar a hora dos nossos balanços, empreender um vôo no tempo com a mesma agradável sensação de dever cumprido que impregna este depoimento.

ARTHUR JOSÉ POERNER
jornalista do *Correio da Manhã*
nos anos 60

LIVROS PUBLICADOS:

Nos Bastidores da Anistia
Ed. F. Botelho, 2000

Tauã, a verdade verdadeira que seu Noberto contou
Ed. Família Bastos, 2003

Salvo
conduto
UM VÔO NA HISTÓRIA

Comandante Paulo de Mello Bastos

Salvo conduto

UM VÔO NA HISTÓRIA

2ª edição

organização e texto final

Solange Bastos e Flavia Cavalcanti

2003

Edição Revista
Solange Bastos

Capa
Evlen Bispo

Editoração eletrônica
Waldyr Oliveira

Foto da capa
Claudio Bastos Heine

Fotos históricas
Arquivos do autor e Manchete Press

CATALOGAÇÃO NA FONTE
DEPARTAMENTO NACIONAL DO LIVRO

B327s

Bastos, Paulo de Mello.
Salvo-conduto : um vôo na história / Paulo de Mello Bastos ; organização e texto final: Solange Bastos e Flávia Cavalcanti. - 2a. ed. rev. - Rio de Janeiro : Família Bastos Produções, 2003.

212 p. ; 14x21 cm.

ISBN 85-89853-02-0

1. Bastos, Paulo de Mello. 2. Militares - Brasil - Biografia. I. Bastos, Solange. II. Cavalcanti, Flávia. III. Título.

CDD-923.5

Família Bastos Produções
Av. Almirante Alexandrino, 535/201 - Santa Teresa
20241-260 Rio de Janeiro - RJ
Telefax: (21) 2553-6856
editora@familiabastos.com
www.familiabastos.com

Sumário

PARTE 3 - O EXÍLIO

PARTE 4 - A VOLTA

ANEXO

Apresentação da 2ª edição

Graziella Baggio *

Em 23 de outubro de 1998, o Sindicato Nacional dos Aeronautas concedeu o prêmio **Destaque Aeronauta** ao comandante Mello Bastos. Naquela ocasião, foi lançada a primeira edição deste livro, o *Salvo Conduto – Um Vôo na História*. A cerimônia foi marcada por muita emoção e por um balanço histórico das jornadas de luta dos trabalhadores do setor aéreo.

Eu já conhecia o comandante, liderança histórica não só dos aeronautas mas dos trabalhadores em geral, pela sua participação no movimento sindical anterior ao golpe de 64. Além de presidente do nosso sindicato, da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e diretor da Confederação Nacional dos Transportes Aéreos, Fluviais e Terrestres, Mello Bastos também foi um dos principais dirigentes do extinto e combativo Comando Geral dos Trabalhadores, o CGT.

No dia do prêmio, há cinco anos, o comandante me entregou uma cópia do seu *Habeas Data*, dizendo-me, simplesmente, "divirta-se". Pude entender porque ele resolveu escrever as suas memórias, em vez de deixar esta missão aos órgãos de informação. Mas naquele momento o que me chamou a atenção foi a presença, na platéia, de vários dos antigos colegas de Mello Bastos que testemunharam contra ele nos processos políticos abertos pela ditadura. Ali estavam, eles, com motivo para se envergonharem, e nosso querido companheiro, sereno, como só os justos podem estar, sem alimentar ódios.

O sentimento de orgulho que temos por ele é imensurável. Quando ingressei na aviação, em dezembro de 1974, pude desfrutar de uma série de benefícios que foram conquistados no período em que o sindicato foi dirigido pelo comandante Mello Bastos. A aposentadoria do aeronauta, a promulgação da Lei 3.501, a regulamentação profissional sobre jornada de trabalho, número de tripulantes por avião, alimentação para os tripulantes, 13° salário, seguro de perda de licença de vôo e muitas outras cláusulas contratuais já estavam consagradas como direitos dos aeronautas.

*** Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (1991-1994)**

A luta que estamos travando hoje é pela manutenção dessas conquistas fundamentais obtidas, naquela época, graças a companheiros como Mello Bastos.

A perseguição e os anos de exílio são marcas que jamais serão apagadas de sua história. Ele pode ser rotulado, com orgulho, como um grande subversivo, que lutou bravamente contra a ditadura militar no País. O retorno de nossa Pátria à normalidade democrática só foi possível pela coragem e espírito público de homens como Mello Bastos.

A segunda edição do *Salvo-Conduto* é uma oportunidade para os que ainda não leram o livro de conhecerem a maneira autêntica, clara, didática, contundente, enfim, espetacular, com que o comandante Mello Bastos apresenta a sua trajetória profissional e política na aviação brasileira. Além da rica experiência pessoal, ele revela em suas memórias as raízes da crise do setor, que, na época do presidente João Goulart, inspirou a luta pela Aerobrás. A Varig, a companhia onde trabalhou, hoje como ontem, ao tempo do presidente Ruben Berta, continua lutando pela injeção de recursos públicos.

O legado do comandante Mello Bastos é motivo de orgulho para todos os aeronautas que conhecem de perto a sua luta pela edificação de uma aviação civil forte e pela construção da unidade dos aeronautas. Ele pode ser considerado um ícone da democratização e da unificação dos trabalhadores. Foi ele quem combateu o divisionismo dos pilotos brasileiros quando esteve à frente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e criou as condições para que uma comissária, décadas após a sua gestão, pudesse presidir o sindicato.

O autor é um exemplo vivo para a nova safra de dirigentes sindicais e a forma de expressarmos nossa gratidão é darmos continuidade à sua luta.

Salvo-Conduto é meu livro de cabeceira pelos ensinamentos que propicia. A luta contra o divisionismo e o machismo é um alimento para a minha atuação na presidência do sindicato. Saúdo o ingresso desse eterno líder sindical no mundo das letras e recomendo a sua leitura a todos os cidadãos de boa fé e que lutam pela democracia.

Prefácio

*Antonio Houaiss**

Salvo-Conduto, Um vôo na história, do Comandante Paulo de Mello Bastos, é um livro apaixonante pelas virtudes que fazem do autor um grande escritor. Primeiro, porque sua fluência verbal e expressional é tão espontânea e tão brasileira que não cria obstáculo algum no leitor ao acompanhar-lhe o escrito. Este, com rigores normativos ultrapassados, seria sujeito a episódicas objeções nos lugares mesmos em que um leitor, consciente das virtudes de nossa linguagem, saberia sorrir com emoção complacente. É o que acontecerá com cada leitor deste livro, sob esse ângulo.

Mas que livro é esse? História, biografia, autobiografia, heterobiografia, memórias, remembranças, recordações, sublimação, catarse, perdão, reconciliação com a própria e alheias vidas, hino à vida, ao seu país, à sua gente, ao Brasil, afirmação de esperança? O notável é que Mello Bastos, sem esbanjamento de palavras e de idéias, consegue, de tudo acima referido, algo claro, oportuno e exato.

O fato é que o livro foi objeto de muita cogitação para chegar à estrutura *sui generis* final, composta de capítulos sugestivamente intitulados, como uma técnica narrativa em que o narrador flutua de pessoa do discurso, os diálogos às vezes têm perguntas sem resposta, implícitas, e às vezes têm respostas a perguntas implícitas.

O cerne do livro, por ser sua motivação inicial e final, são os fatos conexos com o governo de João Goulart e o papel do Comandante Mello Bastos na Aeronáutica, quando chegou a dirigente sindical principal dos aeronautas na estrutura da Confederação Geral dos Trabalhadores.

É ocioso insistir na vibração dos relatos – o que cada leitor sentirá, com a emoção comparável a um romance de suspense.

Mas convém que não se percam as passagens humanas, de generoso congraçamento humano, na esperança, ao menos, quanto ao futuro. Belo livro!

*** Este é um dos últimos textos do saudoso lingüista, professor, crítico literário, diplomata de carreira, acadêmico, gourmet, obstinado dicionarista e, sobretudo, grande lutador pelas liberdades democráticas. Falecido em 7.3.1999. (N. do A.)**

S A L V O - C O N D U T O

N. 44 /64.

O Ministro de Estado das Relações Exteriores da República dos Estados Unidos do Brasil condede êste Salvo-Conduto a PAULO DE MELLO BASTOS, de nacionalidade brasileira - o qual deverá ser devidamente identificado por funcionários dêste Ministério - para que, por via aérea, possa sair do Brasil com destino ao URUGUAI, sob a proteção da Embaixada daquele país, na qual se encontra asilado.

O Ministro de Estado das Relações Exteriores roga às autoridades brasileiras competentes que deixem passar livremente o titular dêste documento e lhe prestem garantias para que possa abandonar, com segurança, o território brasileiro.

Rio de Janeiro, aos 9 de junho de 1964

Fac-símile do documento original

Introdução

Por que Salvo-Conduto

O salvo-conduto, para mim, no dia 19 de junho de 1964, significou um alvará de soltura policial. Há 71 dias hospedado com mais duas dezenas de companheiros, na garagem da Embaixada do Uruguai, ansiava sair do Brasil. A ameaça de invasão da embaixada, as objetivas das máquinas fotográficas da polícia instaladas no alto dos edifícios próximos, registrando nossos movimentos, tudo isso gerava uma inquietação em todos nós. Os asilados, alguns com entrada na embaixada após cenas de filme de faroeste, eram, pela sua atuação no quadro político anterior ao golpe militar, desejados e caçados como criminosos. Do grupo faziam parte vice-governador, general, deputados, dirigentes sindicais, médicos, economistas e jornalistas.

Sirvo-me ambiguamente do título porque é, no mínimo, um acinte, que um cidadão com sua vida dedicada ao país, sem usufruir de vantagens materiais ou de cargos honoríficos por causa disso, que sempre sobreviveu de seu trabalho, exercendo a profissão de aviador, precise de uma autorização do Ministro das Relações Exteriores, Vasco Leitão da Cunha, para cruzar o espaço aéreo brasileiro numa aeronave militar uruguaia, em direção à terra do exílio. É uma vergonha que eu tenha precisado desse documento para não ser preso, desaparecer ou ser assassinado, como ocorreu com tantos outros.

Salvo-conduto, o título, esse autêntico, é o laissez-passer que conquistei aos oitenta anos, ao me tornar escritor. Com uma vida política sempre movida pela utopia, posso, de cabeça erguida, seguir o dito popular do nordeste: "Bote a trouxa no chão e conte sua história."

O Autor
Novembro de 2003

Parte 1

AVIAÇÃO

Capítulo 1

Habeas Data

O artigo 5º, inciso LXXII, letra "a", da Constituição Federal de 1988, criou a figura do *Habeas Data* "para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou banco de dados de entidades governamentais ou de caráter público".

Fui dos primeiros a requerer meu *Habeas Data*. Localizei no último andar do antigo Ministério da Fazenda, no Rio de Janeiro, a sucursal do Serviço Nacional de Informações, o SNI. Tudo fechado. Ninguém circulando. Uma seta na parede junto de uma porta indicava uma campainha. Apertei o botão. Abriu-se uma portinhola e ouvi: "Quem é?" Meu desejo de ridicularizar a situação era tal que respondi: "Sou eu." "Quem é o senhor?" Respondi: "E o senhor? É aí que funciona a agência do SNI?" Abriu-se a porta: "Entre." Entrei.

Depois de tantos anos de ditadura, todos os funcionários habituados a tratar as pessoas como infratores ou criminosos, pelo menos em potencial, não era de se estranhar aquela grosseria e desrespeito ao cidadão. Eu, anistiado, investido novamente das prerrogativas de coronel da reserva da Aeronáutica, ciente e cioso dos meus direitos, disse: "Quero falar com alguém do SNI que saiba prestar-me as informações que desejo." "Vou chamar o chefe." Ele apareceu em seguida. Puxei minha carteira de identidade renovada naquele ano – a anterior tinha sido tornada sem efeito pela minha demissão assinada pelo primeiro ditador, general Castello Branco – e disse-lhe: "Quero saber tudo que consta a meu respeito nos

arquivos do SNI. Naturalmente o senhor está a par do *Habeas Data*."
"Estou. Temos um modelo de requerimento."

Seis meses depois de entregar o tal requerimento preenchido, recebi a "pérola", meu *Habeas Data*, pelo correio. Li, reli, rememorei minha vida. Tudo que estava escrito no documento era público e notório, através da imprensa da época. Ou então, redondas mentiras, baseadas em acusações levianas, inexistentes, possivelmente de informantes para apresentar serviço. Meus encontros pelos anos afora com todos os "subversivos" mais atuantes não constavam da minha ficha. Só rindo! Hoje, é claro.

Idas a Moscou, com grande destaque. Ora, minha ida a Moscou foi atendendo a um convite oficial feito ao Sindicato dos Aeronautas! Chefiei a delegação, depois de pedir licença à minha empresa, a Varig. Na volta, ainda fiz uma palestra no Estado-Maior da Aeronáutica...

Nenhuma linha sobre meus encontros com Jango, com os ministros do Trabalho Almino Afonso, depois João Pinheiro Neto. Com o "General do Povo" Osvino Alves. Meus constantes entendimentos com o brigadeiro Francisco Teixeira, comandante da 3ª. Zona Aérea, hoje 3º. COMAR. Minhas idas ao comando dos Fuzileiros Navais. Minha condecoração com a medalha Santos Dumont pelos serviços prestados à Aviação Civil Brasileira, concedida pelo ministro da Aeronáutica[1]. Meu encontro com Luiz Carlos Prestes para trocarmos informações sobre a conspiração do golpe de 1964. Os relatórios verbais que fiz ao ministro da Justiça, Abelardo Jurema, sobre a movimentação dos golpistas – informações que eu recebia todos os dias através dos comandantes dos aviões que os transportavam. Reuniões políticas da Frente de Mobilização Popular. Reuniões do CGT, muitas delas sigilosas. Idas a Brasília da cúpula do CGT, em avião especial da FAB pilotado por coronel do Grupo de Caça. Encontros prolongados com o ministro San Thiago Dantas, discutindo nossas preocupações com a Lei da Remessa de Lucros e a relação diplomática com todos os povos. Reuniões clandestinas na casa do deputado Max da Costa Santos com sargentos das três armas. Reuniões com a Frente Nacionalista, de deputados, para a convocação da

1 **Esta medalha foi cassada em 1964 pelo mesmo Ato Institucional que cassou os direitos políticos do autor. Em 23.10.2003, Dia do Aviador, o governo do estado de Minas Gerais lhe restituiu a honraria, na menção Prata. (N. da E.)**

Assembléia Nacional Constituinte, que iria introduzir na Constituição todas as reformas de base... E muito mais.

Tudo isso considerado "subversivo", e no entanto os agentes de informação, a serviço dos conspiradores que vieram a tomar o poder, nada viram nem ouviram... Não dá para acreditar.

> Líder inconteste da subversão nos meios dos aeroviários e aeronautas. Usava tal liderança para obter seus fins escusos e em benefício da comunização do país; comunista militante, esteve várias vezes nos países da cortina de ferro, inclusive na Rússia, havendo fortes indícios de que haja feito curso de liderança sindical neste último; fez forte campanha de desmoralização das companhias de transporte aéreo, visando à criação da "Aerobrás" onde pretendia ser o manipulador das influências comunizantes; incitou as classes dos aeronautas e dos aeroviários a várias greves ilegais, provocando desta forma prejuízo de milhões de cruzeiros ao país. Houve mesmo uma greve provocada por sua demissão da companhia onde trabalhava chamada "Greve Mello Bastos";(...) finalmente, suas atividades comuno-subversivas são de tal monta que teve seus direitos políticos cassados por 10 (dez) anos por ato do Comando Revolucionário, datado de 09 Abr 64. O Relator do PIS foi de parecer que o requerente (do *Habeas Data*), por suas ações, atentou de maneira grave contra o regime democrático e a segurança do país, razão pela qual propôs que lhe fosse aplicada a sanção de demissão *Ex-Ofício* da Aeronáutica sem prejuízo das sanções penais a que estivesse sujeito, determinando a remessa dos autos ao Presidente da Comissão de Investigação Sumária (CIS) que, por sua vez, concordou com as conclusões e, em 14 Set 64, encaminhou cópia do Relatório e da Solução ao Ministro da Aeronáutica para apreciação. Por Decreto de 26 Set 64, o Presidente da República no uso das atribuições que lhe conferiam o art. 7º. parágrafo 1º. do Ato Institucional do 09 Abr 64, tendo em vista o que foi apurado em investigações sumárias de que tratava o Decreto no. 53.897 de 27 Abr 64, resolveu demitir o requerente *Ex-Ofício* das fileiras da FAB, sem prejuízo das sanções penais a que estivesse sujeito, fazendo jus à pensão de acordo com o Art. 20 da Lei das Pensões Militares nº. 3765, de 04 Mai 60 (D. U. 28 Set 64).[2]

Seria burrice da minha parte levar a público os absurdos anônimos ditos a meu respeito no *Habeas Data* e omitir os elogios oficiais e documentados que tenho de generais e brigadeiros. Para o público leigo, esclareço que todo militar tem o seu dia-a-dia registrado na S2 (Sessão do Pessoal) e a cada semestre recebe uma cópia autenticada, com o sinete da

---

2 Trecho do *Habeas Data*, citando o relator do Processo de Investigação Sumária (PIS) nº. 50, instaurado pela Comissão de Investigação Sumária do Ministério da Aeronáutica (CISAR), ainda em 1964.

República e assinada pela autoridade competente. O elogio que mais me toca é o do brigadeiro Epaminondas, quando decidi passar para a reserva:

> 22.03.1954 - Quartel-General da 3ª. Zona Aérea
> Tenente-Coronel Aviador R.R. Paulo de Mello Bastos
>
> LOUVOR INDIVIDUAL: A 31.12, foi público ter sido louvado pelo Exmo. Sr. Comandante da 3ª. Zona Aérea, nos seguintes termos: tendo solicitado passagem para a Reserva, foi desligado do efetivo do Quartel-General desta Zona Aérea. Oficial estudioso, culto, trabalhador, inteligente, cumpridor dos seus deveres, piloto primoroso, finamente educado, disciplinado, disciplinador, discreto, franco, leal, com um lar bem constituído, vida particular e pública irrepreensível, é, pois, com imenso pesar que vejo esse brilhante oficial se afastar do serviço ativo da F.A.B.
> Louvo pelo modo com que se houve neste Quartel-General, colaborando com eficiência em todos os trabalhos que lhe foram afetos, demonstrando sempre acentuada experiência e rara competência. Estou certo de que trabalhará na Aviação Civil com a mesma dedicação, entusiasmo e capacidade com que serviu à F.A.B. Louvo-o e faço votos de felicidades e prosperidade crescentes nas suas novas atividades. (Adt. ao Bol. Nº. 248, de 31 de dezembro de 1953).
>
> Capital Federal, em 22 de março de 1954.
> (a) Epaminondas Gomes dos Santos, Comandante da 3ª. Zona Aérea e da Guarnição.

***

Além da abrangência do elogio, recebê-lo de um militar com a competência e a honradez do brigadeiro Epaminondas foi uma dupla honra. O "Epa", como os amigos o chamavam, acompanhou minha carreira militar desde que era capitão-de-corveta e eu um simples aspirante da Escola de Aviação Naval, quando ainda não existia o Ministério da Aeronáutica. Anos depois, ambos integrantes do quadro de oficiais da Força Aérea Brasileira, o brigadeiro Epaminondas veio a ser o último Ministro da Aeronáutica de Getúlio Vargas, recusando-se a participar da conspiração que levou o presidente ao suicídio.

Tive oportunidade de retribuir a lealdade do brigadeiro Epaminondas.

Capítulo 2

Amaury: o último *looping*

Você é ingrato. Somos amigos, tiramos brevê em 6 de abril de 1940, moramos juntos, voamos sempre que podíamos no mesmo avião, e depois que você morreu, no dia primeiro de julho de 1940, nunca mais deu notícia.

Esperei todo esse tempo, paguei a sua parte do aluguel de junho, apanhei sua roupa na tinturaria. Se até agora você não disse nada, é porque o seu silêncio é perpétuo. Aliás, sempre acreditei no silêncio perpétuo mas você não se separava de Nossa Senhora do Loreto. *Pra* mim, você morreu mesmo. Fiquei acabrunhado por muito tempo. A sua ausência me foi penosa.

Quem sabe, você está também me chamando de ingrato porque nesses 58 anos não lhe mandei qualquer notícia. Pela nossa amizade, vou fazer um esforço de memória para atualizar você sobre o que aconteceu na sua ausência.

Saiba que a sua carteira de identidade de aspirante aviador-naval e o seu brevê estão comigo. A suéter azul-marinho que lhe emprestei naquela manhã fria de primeiro de julho não a aproveitei, joguei fora porque você sujou toda de sangue e massa cinzenta. O seu nome no quadro de vôo ficou até o meio-dia, quando o apontador de vôo, cabo Milton, o apagou.

Não tive nenhuma culpa ou omissão na sua morte. Lembra-se do que eu lhe disse? Acabe com esse negócio de fazer dois *loopings*

seguidos em baixa altura em avião que não tem carburador de vôo de dorso. Você disse que iria fazer umas passadas baixas na casa da namorada em São Gonçalo e depois iria até Saquarema. Pois bem, você deu dois *loopings* seguidos a baixa altura em avião que não tinha carburador de vôo de dorso.

Aliás, das oito às nove horas você tinha voado "de saco" comigo e eu tinha dado *loopings* baixos na Restinga de Marambaia. Lembro-me bem da sua observação: "Com dois a bordo o bicho fica pesado mesmo." Desci do avião às nove horas e você perguntou se eu não queria continuar voando de dupla. Não quis porque você estava gelado de frio e pediu-me o suéter. Até aqui você sabe de tudo. Mas depois do segundo *looping,* incompleto, você não sabe de nada. Sente e ouça o seu drama.

O telefone da sala de vôo tocou. O comandante Serpa chamou-me e disse: "Você que é amigo do Amaury, pegue a 12ª. (lancha), desça em Niterói e vá a São Gonçalo socorrê-lo e levá-lo para o Hospital da Marinha, na Ilha das Cobras." Imaginei encontrá-lo vivo. Enganei-me e você também. *Pra* que você foi dar dois *loopings*? Só pra dizer que cearense é macho? Macho sou eu, que voei dezoito mil horas, tenho filhos, netos e bisnetos.

Encontrei-o morto, enrolado na seda do pára-quedas. Você bateu de raspão com as rodas numa árvore ao completar o segundo *looping.* Perdeu velocidade, entrou pelo chão adentro. O manche entrou na altura do seu estômago e a sua cabeça parecia um coco do Ceará aberto depois que se bebe a água. Quem fez isso na sua cabeça foi o nível de bolha que fica no painel, bem em frente da cara do piloto. A sua cadeira despregou-se e você foi com ela em cheio no painel.

Transportei você em ambulância até a 12ª. e de lá fomos direto ao hospital. Fizeram autópsia. Foi a primeira que vi. Parece açougue. Eu era muito jovem para entrar naquela realidade dura, mas que fazer? Fizemos o seu enterro. Como o velho Pio e dona Porcina sofreram... Você era muito querido pelos parentes e amigos. A namorada de São Gonçalo veio ao enterro, a do Flamengo também. Paguei o apartamento e mudei-me. Acertei a conta da tinturaria e fiquei com seu terno. Era aquele de linho branco, feito no Ceará, que o velho Pio mandou. Não gostei muito por causa da sua mania de paletó de um botão só.

Ah, antes que me esqueça, não tive coragem de dar o seu recado à Maria Helena lá do Méier. A Cecília da Praça São Salvador chorou

muito. Você era muito sem-vergonha, todas tinham recebido promessa de noivado. Ia deixando de dizer que o álbum da nossa turma está comigo. Tem aquele retrato onde nós sete, fardados de branco, em frente à estátua de Santos Dumont, estamos prestando o juramento. Da esquerda para a direita: eu (o mais antigo, olhe o respeito), Faria, Pitágoras, Dario, Rubens, Kennedy e você. Noutro retrato tem mais os dois que vieram para o curso como primeiros-tenentes, o Coutinho e o Honório. Eu estou aqui escrevendo, Faria morreu em 1967 em Curitiba como comandante de um avião, Pitágoras está vivo, na reserva, Dario e Rubens morreram juntos em 1940 (depois eu conto), Kennedy em 1943 num Fairchild no Amapá (mau tempo) e você.

A morte do Faria foi fruto de um erro na velocidade por causa de um vento em altitude. O Faria tornou-se meu amigo tanto quanto você. Não me conformei com as causas do acidente. Ele era ótimo profissional, inteligente e tinha muita experiência.

As mortes do Dario e do Rubens foram logo depois da sua. Os dois voavam em dupla, o Dario pilotando o *stiguilite* (Fock Wulf 44), também chamado Pintassilgo, e o Rubens, "de saco". Ambos tinham namoradas em Copacabana. O Dario contornou Copacabana e Ipanema fazendo *tourneau* a cinqüenta metros de altura. No final do Leblon ele se deparou com uma situação difícil. O morro da Avenida Niemeyer obrigou-o a empurrar o pé esquerdo para iniciar a curva, desviando das pedras, e a manobra de saída de dorso exigia empurrar o pé direito. O Carcamano se embaralhou e entrou água adentro. Bobeou. O certo seria manter-se de dorso e fazer a curva.

Novamente fui ao hospital. Encontrei os dois no chão cimentado, abertos como um frango, aguardando o embalsamamento. O Carcamano, Dario Pietro Giuseppe Giovani, foi para São Paulo e o Rubens de Souza Gomes foi para o Rio Grande do Sul. Faltou contar do Smith, Kennedy Lindsay Molineau. Ele morreu "ciscando" em mau tempo, no Amapá, quando trazia um Fairchild de instrução dos EUA, em 1943.

Três meses depois da sua morte, eu, Faria e Rubens fomos à embaixada inglesa nos oferecer como voluntários para combater o nazismo, integrando a RAF (*Royal Air Force*). Mas como o Brasil não estava em guerra com a Alemanha, o embaixador nos aconselhou a tentar, por nossa conta, o Canadá, de onde seguiríamos para a Inglaterra. Não fomos.

Capítulo 3

Minha vez

Eram nove horas e quinze minutos de 18 de maio de 1939. Manhã maravilhosa, vento calmo, mar espelhado. Esse foi o problema: o mar espelhado tira a noção de relevo para o piloto. O comandante Serpa me disse: “Seu treinamento hoje é pouso de precisão. Faça mais de cinco. Mais vinte minutos e o avião do treinamento está chegando.” Como sempre fazíamos entre os alunos, passei esses vinte minutos me gabando: “Vocês são todos pernas-de-pau, vou fazer meu segundo pouso entre o cais e a primeira faixa, podem apostar.”

A pista da Escola, que funcionava no antigo Galeão, era de barro batido e tinha 600 metros de comprimento. Era marcada com duas faixas brancas de cal, uma aos cem e a outra trezentos metros adiante. O pouso de precisão consistia em tocar com as rodas logo após a primeira faixa e parar o avião antes da segunda. É uma manobra que exige domínio completo do aparelho, com o motor reduzido ao máximo. No caso de precisar usar a potência do motor, a manobra já estaria prejudicada. Os aviões utilizados eram os monomotores alemães Fock-Wulf, de 160 CV. Com uma particularidade: os aviões para pouso de precisão tinham carburadores normais de cuba, como os carburadores de automóvel. Havia outros aparelhos Fock-Wulf adaptados para acrobacias, quando piloto e avião ficam de cabeça para baixo. Nesse caso, o carburador não tem cuba, funciona com um sistema de sucção mais lento. Esse foi meu segundo problema.

Eu estava convencido de que era hábil o suficiente para enfrentar qualquer situação inusitada. Sabia que meu conceito como aluno era

"ótimo", apesar de, oficialmente, não termos acesso às nossas fichas. Mas o cabo Jaguará, da seção de estatística, onde diariamente elas eram arquivadas, displicentemente "esquecia" alguma em cima do balcão, depois de uma boa conversa... Naquela ocasião eu tinha sessenta e duas horas de vôo.

Já havia ocorrido um acidente grave na minha turma. O aspirante Miguel Lang, quando treinava pouso solo, foi atingido pelo avião de outro aluno, que pousou muito próximo a ele e deu um cavalo-de-pau. Esse acidente era relativamente comum – o avião girar descontrolado para um lado ou outro –, assim como "pilonar", que é quando se freia demais nos dois pés ao mesmo tempo e o avião mete o motor no chão, depois de levantar a cauda , ou ainda capotar, também provocado pelo uso errado dos dois freios ao mesmo tempo. Em todos esses casos quase só há danos materiais, ninguém morre. Mas quando o avião do Lang foi atingido pelo outro, a hélice pegou a perna dele, seccionando a veia femoral. Corpo de bombeiros, ambulância, muito sangue, sala de cirurgia. Amputaram a perna do Lang. Ficamos penalizados e assustados.

Eu já praticamente tinha terminado a programação de treinamento: acrobacias, vôo de grupo, pouso de precisão. Quando o meu instrutor, comandante Newton Ruben Sholl Serpa, ordenou esse último, eu não tinha dúvida de que conseguiria parar antes da primeira faixa. Bastava fazer o tráfego, passar ao lado da primeira faixa branca quando em vôo na perna do vento (direção oposta à do pouso), reduzir o motor ao máximo e não mais botar a mão na manete, para então dispor de velocidade e altitude para pousar no ponto desejado. O excesso de autoconfiança foi meu terceiro problema.

No primeiro pouso foi tudo rigorosamente dentro do figurino. Mas para o segundo pouso, em que eu prometi tocar o chão entre o cais e a primeira faixa, fiz uma reta mais longa, para poder ajustar com maior precisão a velocidade mínima necessária. O mar estava espelhado. Quando entrei na reta final, vejo o marinheiro da lancha da Escola se atirar ao mar. Sem dúvida eu estava muito baixo, deduzi. Imediatamente acelerei ao máximo o motor, que não correspondeu porque o carburador era para vôo de dorso (para acrobacia). Entre o avião e o cais havia uns oitocentos metros. Não podia fazer mais nada além de esperar que, lentamente, o motor acelerasse. Não dispunha de velocidade para fazer curva, poderia cair de bico na água.

Tirar o avião da reta era morte certa. O cais, com seus três ou quatro metros de altura, me pareceu uma montanha. Nesses segundos de incerteza o motor pegou com toda potência. Senti um alívio. Mas como passar o cais a cem metros de distância, sem velocidade para ganhar os quatro metros de altura? Mirei a areia entre a água e o cais e, no último instante, cabreei (levantei) violentamente o nariz do avião para passar o obstáculo. O cais saiu do meu campo visual, ficando embaixo do avião, mas senti que o aparelho afundava em cima dele. Nesse exato instante bati na altura do primeiro terço do avião, bem na altura dos meus pés.

Tive a sensação de ser envolvido por uma grande onda e pensei: morri. Morri? Não sei se morri, veio à minha cabeça. Não senti nada. Só pavor de ter morrido. Em fração de segundo achei que estava morto e que estava vivo. Senti cheiro forte de gasolina. Agora morro mesmo, queimado.

Sirene de alarme, campo interditado, ambulância, médico. Apanharam-me rastejando de cotovelos em direção à água. Não tenho a mínima idéia de como me desamarrei da cadeira e saí rastejando. O avião partiu ao meio e capotou. Ao me desamarrar, caí de cabeça, com o pára-quedas preso às costas. Devo ter ido em direção à água com medo do fogo.

"Que sangue é esse?" "É da boca", dizia um médico. "Deixa pra lá, vê o do ouvido. Examina os olhos." Senti uma enorme sensação de alegria: não morri. Umas três horas tinham se passado. Não enxergava direito mas, de ouvido, comecei a identificar os médicos, todos conhecidos. "Mello Bastos, você está bem. Não tem nada grave. Você vai voltar a voar. Descanse, não fale. Estamos terminando os exames." "Mas dói demais." "Já vimos, a dor vai passar. Durma. Você está vendo, ouvindo, chorando, falando, não se preocupe, cuidaremos com muito carinho de você."

E cuidaram. Depois de controlar as hemorragias, restou uma redução sangrenta do astrágalo do pé esquerdo, feita pelo grande mestre ortopedista da época, Aquiles de Araújo. Pedi para não comunicarem a meus pais, em Alagoas. Mas passados uns dias, um colega do Liceu Alagoano, o Jovino, veio me visitar e o marinheiro de sentinela do portão contou-lhe sem rodeios: "O aspirante Mello Bastos está hospitalizado, quase morreu num acidente na semana passada." Foi assim que minha família soube que minha carreira militar era na aviação, e não no Exército, como pensavam a princípio.

Foi o pior momento da minha vida.

Capítulo 4

O filho do major Bastos

Em 1941, eu servia como segundo-tenente na Base Aérea de Santos, em São Paulo. O comandante, coronel Antonio Azevedo de Castro Lima, apesar de ser da Marinha, gostava de cavalgar. Por isso comprou um cavalo para percorrer a base. Eu, vaqueiro nas fazendas do meu pai até os dezoito anos, não resisti e pedi licença ao coronel para montar o cavalo. "Se você viciar meu cavalo vou lhe dar uma cadeia!" "Combinado."

Num sábado, após uma hora de montada, apeio do cavalo junto à estrebaria. Um tratorista, que estava trabalhando na manutenção da base, aproxima-se e pergunta: "O senhor é filho do major Bastos de Cupira, em Pernambuco?" "Sou." "Sabia que ele tinha um filho aviador e notei que o seu jeito de montar é o mesmo dele."

O "major" de meu pai é da Guarda Nacional, ainda do Império, título concedido àqueles que, possuidores de terras, tinham poderes para manutenção da ordem, evidentemente a seu critério.

"Seu nome?" "Edvaldo." "Como veio parar aqui?" "A história é complicada, mas eu conto porque seu pai sabe toda ela. Na verdade, não vim para Santos, vim para São Paulo, mas não agüentei o frio e por isso vim parar por aqui. E no meu caso é bom mesmo mudar de lugar de vez em quando. Porque estou meio enrolado. Há três anos, eu trabalhava de motorista de caminhão na Usina Serra Grande, vizinha do engenho Roçadinho." "Ah, foi nesse engenho que nasci. Foi do meu avô, do meu pai." "Eu sei disso, foi lá que conheci o major Bastos."

E Edvaldo começa sua história: "Meu trabalho era transportar cana dos morros para a ponta dos trilhos da estrada de ferro da usina. Os cortadores de cana cortavam e amontoavam a cana na beira do caminho e aí carregavam o caminhão. Enquanto homens, mulheres e até meninos trabalhavam, eu ficava na boléia, fumando meu Yolanda e, naturalmente, de olho nas mulheres. Só pra olhar. Mas um dia uma cabocla de cabelo liso, com seus vinte e poucos anos, com todos os dentes, de pé no chão, casada com um trabalhador do eito, mas que *tava* carregando o caminhão, me pediu um Yolanda. Acendi e dei a ela. Assim que acendi o cigarro, me subiu um fogo pelo corpo. 'Como é teu nome?' 'Adélia, mas chamam de Lia. Sou casada com o João que tá em cima do caminhão arrumando as cana.'

Já imaginando o que podia acontecer, pedi para trabalhar noutra ponta de trilho. 'Não tem vaga, tens de continuar onde estás.' Será que Lia vai mudar meu destino? Eu ganhava três vezes o que ganhava o João, eu trabalhava calçado, João com os pés no chão, eu com boa calça e camisa, e João nu da cintura pra cima, eu fumava Yolanda, ele, fumo de rolo. Eu ganhava bem, mas só na safra da cana durante a moagem. João não tinha profissão e por isso dependia da usina e, ainda assim, só quando precisavam do trabalho dele. As usinas de açúcar *tão* acabando com os engenhos. Começam soltando a tiborna nos rios, acabando com os peixes. Antigamente, se pescava caboje, jundiá, piaba e até traíra; hoje não existe mais peixe. As usinas compram os engenhos, derrubam todas as árvores que dão frutas, mangueira, fruta-pão, bananeira, para deixar os moradores dependendo exclusivamente do trabalho da enxada. Quem tem uma carteira de motorista é privilegiado porque arranja emprego em outros serviços.

Pensei, pensei e resolvi deixar o tempo resolver as idéias que rolavam dentro da minha cabeça. Tomei coragem, ofereci um Yolanda a Lia, era uma sexta-feira e perguntei: 'Teu marido vai trabalhar amanhã?' 'Vai, ele trabalha de segunda a sábado e vai receber o pagamento sábado à tarde pra fazer a feira no domingo.' 'Você vai à feira com ele?' 'Não, que não gosto de feira.' 'Amanhã, depois de lavar o caminhão, posso passar na tua casa pra tomar um café?' 'Se tu *tá* com vontade e João tiver ido à feira, pode.'

Lavei o caminhão, troquei o óleo, completei a água, fiquei em dúvida mas resolvi: vou passar em frente da casa da Lia. Se ela estiver na

porta e me chamar, vou entrar. 'Bom dia, Lia, posso tomar um café com você?' 'Pode.' Foi minha infelicidade. Tomei o café. João estava na feira. Foi tudo muito ligeiro e assim ficamos um tempão de amores nos dias de feira e quando eu ficava 'doente' e não ia trabalhar nos dias que Lia também 'adoecia'. Dava pra desconfiar. Estava bom demais. Um dia de feira, João fez que ia à feira mas ficou de longe acompanhando meus movimentos e confirmou a sua desconfiança: fui direto à casa de Lia. Certo de que João estava fora, fui entrando direto na casa sem perder tempo. Meia hora depois, João bate na porta e diz: 'Lia, tire a tramela da porta que já cheguei da feira.'

Foi tudo como um relâmpago. Enquanto Lia tirava a tramela da porta da frente, eu fugia pela porta da cozinha. Houve uma discussão violenta e Lia negou tudo. 'Tu não viu ninguém aqui dentro de casa e por que essa arenga toda?' A discussão rolou, a suspeita aumentou, mas o João não conseguiu a prova que queria. A coisa ficou muito difícil. Resolvi pegar um caminhão para São Paulo. Tomei a decisão de me despedir de Lia. Por cautela, peguei a minha Comblait de dois canos curtos, carregada com duas balas. Pensei, vou me despedir de todo mundo, logo vou me despedir da Lia. Fui falando com todo mundo e quando cheguei no João ele foi logo dizendo: 'Não vá se despedir da Lia, porque morre.' Não acreditei e fui saindo, quando João tirou uma peixeira da cintura e avançou na minha direção. Não tive dúvida, dei um tiro nele com a intenção de atingir o braço direito, mas errei e acertei no peito. Saí correndo, escondi-me, fui pra outra cidade e de lá peguei o caminhão pra São Paulo. Dizem que João morreu. Estou por aqui, nunca pensei em matar ninguém. Conto toda a história confiando no senhor."

Entendi todo o drama do Edvaldo. Ainda com marcas fortes da violenta Alagoas, não fiz comentários e durante os seis meses que ainda fiquei na base de Santos, não toquei no assunto.

Capítulo 5

Prenda a suspiração

Tive o privilégio de ser amigo do grande médico sanitarista Noel Nutels. Terminada a primeira grande guerra, Noel com seis anos vê seu pai, Salomão, sair da terra natal, Ucrânia, em direção à América Latina. Sua mãe, Berta, ficou com o filho, aguardando o chamado de Salomão. O navio aporta no Recife e Salomão desembarca. Surpreende-se com a discriminação agressiva pelo fato de ser louro, gringo, sem falar uma palavra de português e, ainda por cima, judeu. Salomão, assustado com a perseguição aos judeus na Ucrânia, entra sem titubear no primeiro trem que partiu da estação de Cinco Pontas, da Great Western. Destino: Maceió.

Lá pelas tantas, resolveu descer. Já devia estar bem afastado das grandes cidades. Pegou a mala e saiu no meio dos outros. Dirigiu-se à pensão da única rua que cruzava São José da Lage, minha cidade, no estado de Alagoas. Pronto, é aqui que vou ficar. Duas ou três palavras aprendidas nas cinco horas de trem foram suficientes para Salomão iniciar sua integração. Com exceção do padre Xavier, francês, e do promotor, ninguém na cidade sabia onde era a Ucrânia.

Não foram necessários muitos dias para o Salomão iniciar suas atividades comerciais, desconhecidas em São José da Lage: venda a prestação. Comprava, adicionava um bom juro e vendia a prazo. Foi quem trouxe o crédito para a região. Afável, necessitado, com cultura milenar de sobrevivência, aquilo foi fácil para Salomão. Decorrido o tempo indispensável à adaptação, passou a receber tratamento cordial de todos, inclusive do padre Xavier. Salomão escreveu para casa, chamando a mulher Berta e o filho Noel.

Sair da Ucrânia não era fácil. A região pagou pelo acordo que Lênin fez com o *Kaiser* alemão para manter a Rússia neutra, em 1917, caso a revolução fosse vitoriosa. Os aliados acabaram invadindo a Rússia via Ucrânia, com enorme sacrifício em vidas, até 1922.

Dona Berta teve que sair clandestinamente. Vendeu tudo o que tinha, trocou por moedas de ouro, colocou nos saltos dos sapatos, propositadamente ocos. Depois de muitas peripécias, toma o navio e chega a Recife. Noel, criança, ouvindo recomendações a cada instante para ficar calado, não dizer que era judeu, chegou assombrado. Desceram do navio, pegaram o trem e lá se foram para São José da Lage.

Salomão, já conhecido e querido na cidade, anunciou a chegada da família. Para São José da Lage, era uma honra receber uma "russa" com um filho. Pára o trem. Duas e quinze da tarde. Descem Berta e Noel, o foguetório estourando num barulho ensurdecedor. Noel saiu disparado, achando que era mais uma "guerra" contra os judeus. O segundo susto foi ver os meninos chupando uns pedaços de madeira. O pai explicou que eram de cana-de-açúcar, um hábito na região.

Salomão e Berta nunca mais saíram da cidade acolhedora. Noel estudou, formou-se em medicina em Recife, integrou a banda de jazz acadêmica, tornou-se grande contador de piadas, uma figura inconfundível. Foi para o Rio de Janeiro, onde se especializou em medicina sanitária. Para assumir um cargo público, acabou se naturalizando. Noel saiu então Brasil afora, montando unidades médicas volantes pelo interior.

Com um grupo de jovens médicos, cadastrou a população do Médio São Francisco, principalmente nas cidades mais pobres. Certa vez, em Bom Jesus da Lapa, um médico recém-formado, natural do Rio de Janeiro, não conseguia tirar uma abreugrafia (radiografia do pulmão) porque o caboclo não entendia o que o doutorzinho falava. Chamou o Noel, que interveio: "Você é que não fala a linguagem dele. Quer ver só? Como é seu nome?" "Antonho." "Antonho, vamos tirar um retrato do seu bofe. *Pra* isso, você tome o *forgo* e prenda a suspiração." O caboclo inspirou profundamente e prendeu o fôlego. Só então puderam bater a chapa...

Noel foi ensinando aos brasileiros natos como era o nosso Brasil por dentro, com sua pobreza, analfabetismo e abandono à própria sorte. Centenas de vidas dos habitantes das margens do velho Chico foram salvas graças à abnegação, paciência e, acima de tudo, uma participação

solidária que Noel trazia dentro de si, pelo sofrimento do seu povo de origem e pela formação humanística.

Noel e a mulher, Elisa, doaram parte da mocidade aos índios do Araguaia e do Xingu. Foi Noel que acompanhou os irmãos Villas-Boas, Orlando, Claudio e Leonardo, nas andanças, aproximação e assistência aos índios xinguanos. Creio que Noel era o único judeu que não tinha talão de cheque nem ligava para dinheiro. Elisa, sua mulher, também judia, tomava conta das finanças, e como tomava! O Noel era eclético. Religião para ele passava pela estrela de Davi, pela cruz de Cristo, pelos símbolos umbandistas e até por uma galinha preta com farofa numa encruzilhada.

Molecagem era com ele mesmo. Até hoje dou risada quando me lembro do reencontro do meu pai com ele no Rio de Janeiro. Meu pai foi comigo visitar um médico amigo, que chegara do Xingu, para rever o menino Noel que conhecera em São José da Lage. "Papai, este é o Noel, filho do velho Salomão seu amigo, um grande veterinário." O Noel não se perturbou: "Não se preocupe, seu Bastos, porque tenho dado assistência permanente a seu filho." Foi uma gargalhada geral.

De outra vez, ele resolveu pregar uma peça no prefeito de São José da Lage, que dizia não ter medo de Lampião. O cangaceiro sempre incursionava pelo sertão alagoano e era do seu hábito enviar telegramas aos prefeitos, mandando preparar uma grande recepção para o bando. Nas conversas à tardinha na calçada, o prefeito de São José da Lage dizia que Lampião seria recebido a bala. Daí a uns meses, Noel foi ao correio e forjou um telegrama para o prefeito, "vindo" de Santana do Ipanema, marcando para daí a três semanas uma recepção com festas e prendas para Lampião. Telegrama entregue, segundo combinação com o agente do correio, o prefeito leu, releu e na semana marcada viajou para Maceió.

Em 1952, para uma festa do Quarup na aldeia dos Kamaiurás, no Xingu, às margens do rio Coluene, os irmãos Villas-Boas e Noel convidaram o Vice-presidente da República, Dr. João Café Filho, e o deputado federal por Alagoas, padre Medeiros Neto, que rezaria a primeira missa naquela região. Levei-os em avião de médio porte, um bimotor Beechcraft, e passamos três dias acampados na aldeia. O campo de pouso tinha sido construído pelos índios às margens do rio, sob orientação de Orlando. A festa do Quarup, uma das cerimônias mais importantes dos índios, veio a dar o título do precioso livro de Antonio

Callado. O trabalho de Noel junto aos índios, que o transformou em presidente do Serviço Nacional de Proteção ao Índio – por indicação de Darcy Ribeiro –, foi destruído pelo golpe de 1964, que o destituiu e desfez as Unidades Aéreas Sanitárias.

Na década de 70, Noel adoeceu gravemente. Como médico, tinha plena consciência de que seus dias estavam contados. O câncer não lhe fez concessões. Morava num modesto apartamento em Laranjeiras, no Rio, comprado com financiamento. Eu me enchia de coragem, fingia ser forte e ia visitá-lo. Elisa entrava no quarto e anunciava o nome da visita. Dependendo do seu estado de ânimo, ele decidia se queria ou não receber a pessoa. Nunca me deixou esperando na sala. "Entra, conterrâneo." Nada divertia mais o Noel do que uma piada ou irreverência. Eu cortava o papo de doença: "Quanto à saúde, a Elisa me informa. Agora eu vou informá-lo sobre o que se passa lá fora." Mesmo profundamente abatido e cansado, tinha humor para apreciar críticas à ditadura.

Na última visita saí acabrunhado. Quando entrei, foi logo dizendo: "Estou mal." "Mal hoje, depois você melhora. Ucraniano é frouxo, mas temperado em Alagoas vira cabra macho." Ele esboçou um sorriso. "Noel, sei que judeu não abre a mão nem para cumprimentar os amigos, mas hoje você vai ter que me dar um bom dinheiro." "Assalto?" "Mais ou menos. Olha, você conhece bem o jornalista Henrique Cordeiro. Paraense, membro do Partido Comunista, da diretoria da ABI, um grande batalhador político. Ele tem a tarefa de arrecadar dinheiro, como também de recolher todas as informações denunciando a ditadura e mandar para entidades internacionais na Itália. Mensalmente recebo uma pilha de correspondência que coloco no Correio Central. É uma operação arriscada, mas não as coloco de uma só vez, nem no mesmo horário. Bem, deram-me toda a linha de segurança, mas um descuido poria a boiada no mato. *Pra* isso quero seu dinheiro."

"Elisa, dê um cheque a Paulo." Pela primeira vez, me chamou de Paulo. Era sempre Mello Bastos. "Quanto, Noel?" "Pergunte a ele." Elisa preencheu o cheque e entregou-me em sua presença.

Você veio tarde, só vou poder dar esse aí. A mensagem percorreu minha cabeça e todo o corpo como um raio. Entendi: não viverei mais um mês. E não viveu. Foi-se o Noel sábio, humano, solidário, desprendido. É muito pouco para a figura do Noel ter o seu nome apenas no Laboratório Noel Nutels.

Capítulo 6

Correio Aéreo Nacional

O correio aéreo militar foi criado na década de trinta quando ainda não existia o Ministério da Aeronáutica. Seu criador foi Eduardo Gomes, hoje Patrono da Força Aérea Brasileira. Ele é uma figura histórica pela participação nos movimentos militares, inclusive os de 1922 e 24, quando integrou o grupo dos "18 do Forte de Copacabana". Conheci-o bastante bem e contava com toda sua cobertura, desde que estivesse a serviço do CAN(Correio Aéreo Nacional).

O primeiro correio aéreo que fiz foi Rio-Campos-Vitória do Espírito Santo, em 1941. Os aviões eram monomotores com velocidade em torno de 150 km/h e sempre com dois oficiais-aviadores. Ao longo dos anos fomos melhorando de avião. O CAN foi e é uma instituição de grande importância ao longo do tempo, percorrendo rotas que não são cobertas pela aviação comercial. A finalidade do CAN é fazer presença da nacionalidade precisamente onde os nossos cidadãos estão entregues à própria sorte.

Era comum há alguns anos nos perguntarem por D. Pedro. República, Presidente da República, ninguém tinha ouvido falar nisso. Não existia a grande revolução social, o rádio de pilha. Luz, só de lampião de querosene. E quando, por emergência, precisávamos fazer um pouso noturno, as cabeceiras da pista eram iluminadas com pequenas fogueiras ou lampiões de querosene da marca *Jacaré*. Todo esse quadro de pobreza e primitivismo na aviação vinha à minha cabeça quando, vinte anos

depois, eu pousava em Nova York pela madrugada, com neve, dispondo de todos os recursos tecnológicos que praticamente me conduziam sozinhos à pista de pouso.

O Correio Aéreo Nacional servia para transportar correspondência, mas o grande serviço prestado àqueles brasileiros perdidos por esse país afora era a encomenda de remédios que, em geral, comprávamos com o nosso dinheiro e fazíamos entrega de cidade em cidade, às margens do Tocantins, do São Francisco, para Fernando de Noronha, que funcionava como presídio, na linha de Cáceres, em Mato Grosso. O CAN tem uma história inimaginável de puro humanismo.

E tinha seus encantos, suas peculiaridades salpicadas de figuras humanas inesquecíveis. Picicaco, encarregado do CAN em Assunção, capital do Paraguai. De grande eficiência, conhecedor do dia-a-dia da cidade e que sabia onde se comprar o que todos os aviadores desejavam: *yanduti* (renda tecida à mão pelas índias) e cachaça *Aristócrata* envelhecida, concorrente do uísque. O Picicaco era um remanescente da Coluna Prestes que se havia embrenhado pela Bolívia e Paraguai.

Carrapicho, encarregado do CAN em Taraucá, no Acre, era uma figura ímpar. Ele tomava conta do campo de pouso. Mas, por auto-recreação, não deixava ninguém se aproximar do piloto do avião. Arrotava autoridade, e nós nos divertíamos porque não nos pediam nada diretamente. Tudo por intermédio do Carrapicho. Para nós era cômodo e para ele, a glória.

Caxixé, este tem uma história. Ano 1942: eu e o tenente Dejaval Rosa Vasconcellos pousamos em um campo de futebol, às margens do rio Tocantins, na vila São João da Boa Vista do Tocantins (o nome tem mais letras do que a vila, habitantes), com o motor do avião desprendendo grande quantidade de fumaça e perdendo potência, a típica situação de quem está com as calças na mão. Na outra margem do rio, a vila de Porto Franco, Estado do Maranhão, de grande importância porque tinha correio e telégrafo. Paramos o avião e o Dejaval, que era mais antigo do que eu, decidiu: fico aqui tomando conta do avião e você vai à cidade providenciar socorro. O campo onde pousamos distava uns três quilômetros da vila. Na trilha em direção à vila, encontrei um jumento que utilizei na caminhada. Antes de chegar, fui "recepcionado" por um grupo de pessoas tendo a frente um baixinho de um metro e cinqüenta, que se apresentou

dizendo: "Sou o Caxixé, cearense e o mais importante da cidade, porque tenho o único bar com geladeira Eletrolux a gás. O senhor está convidado para tomar um refresco de cupuaçu. Temos também o Getúlio, escrivão pra fazer casamento e dar atestado de óbito."

O Caxixé providenciou um vigia para tomar conta do avião, hospedamo-nos na pensão do Getúlio, o escrivão, cruzamos numa canoa o Tocantins e pedimos à Base Aérea de Belém o material necessário para o conserto da pane. Ficamos quatro dias, ciceroneados pelo Caxixé, que nos exibia como seus troféus. Ele nos contou sua vida. A família deixada no Ceará, dez filhos, e enquanto ajeitava sua vida em Goiás, naquela vila, tinha constituído outra família, de oito filhos. Como pagamento pela acolhida do Caxixé, um ano depois dei-lhe um revólver comprado nos Estados Unidos, quando fui buscar aviões durante a guerra. Mas essa já é outra história.

Capítulo 7

Bergman: O perigoso comunista

Governo de inexpressiva figura, Eurico Dutra. Fantasmas comunistas por todos os lados. A luta do petróleo nas ruas e no Clube Militar. O general Juarez Távora defendendo a entrega do petróleo às empresas americanas. Nós, militares nacionalistas, mantínhamos a luta ostensiva a favor da criação da Petrobrás no Clube Militar e, clandestinamente, subíamos e descíamos morros pregando e divulgando a importância dessa luta. Constituímos núcleos de estudos e debates pelo Brasil afora, imprimindo e distribuindo panfletos.

Entre nós se destacava a participação de um jovem tenente-aviador, Hilton Bergman. Baixo, louro, ligeiramente calvo, olhos azuis, descendente de alemães, louco de amores por uma companheira com quem não se casou. Ótimo profissional, culto e inteligente, tinha uma profunda visão política de tudo que diz respeito ao nosso país. O Bergman era um baluarte da luta em defesa do nosso petróleo. É claro que o tacharam de comunista. Os passos dele eram seguidos pelos cães de fila dos industriais do anticomunismo.

Transferiram o Bergman para Belém do Pará, porque Belém era considerada o inferno verde. Não conseguiram anular o jovem e impetuoso tenente: Belém era um ótimo lugar para a pregação em defesa da Petrobrás. As investidas do capitalismo americano sobre a borracha da Amazônia, o projeto da Ford, deixaram marcas em toda a região. Nós, do Rio de Janeiro, mantínhamos os companheiros de Belém a par das

discussões nacionalistas. A cidade já era o porto de chegada de toda a Amazônia Legal. A transferência do Bergman para Belém, feita a título de castigo, para nós foi um posto avançado entregue a um patriota.

Logo ao chegar a Belém, o Bergman ficou sob a mais rigorosa vigilância dos elementos policiais do comandante da Zona Aérea, brigadeiro Loyola, vulgo Brucutu, pelo seu aspecto físico, acrescido da sua reconhecida burrice. Mesmo debaixo do maior controle, nosso companheiro desenvolveu um trabalho de divulgação da maior importância. Sempre nos pedia material.

Num dos vôos do Correio Aéreo Nacional, do Rio para Caiena, na Guiana Francesa, levei um vasto material informativo para o Bergman. A recomendação expressa que eu tinha era de não procurá-lo nem fazer contato. Recebi, no Rio, o número do seu armário no vestiário dos oficiais na Base de Belém. Ali eu encontraria o armário aberto, colocaria o material e ele, evidentemente, estaria atento para logo apanhá-lo.

Segui à risca as recomendações e ele, as instruções. Tudo feito por ambos de acordo com o figurino. No retorno do meu vôo, durante o abastecimento do avião em Belém, aproxima-se um oficial nosso companheiro e me sussurra: o Bergman está preso no QG da 1ª. Zona Aérea. Correu-me um calafrio pela espinha. Este companheiro não tinha conhecimento da operação, realizada por mim, de trazer o material para o Bergman. Ele queria passar a informação para o Rio, naturalmente.

Fiquei calado. Abasteci o avião e decolei, preocupado com o que poderiam saber a meu respeito, muito embora calculando que o problema não estaria restrito a Belém. O Bergman não revelou nada das suas vinculações, nem da sua participação política. Manteve-se como um verdadeiro clandestino. O brigadeiro vangloriou-se por ter no QG do seu comando um oficial "comunista" preso. Os nacionalistas de Belém do Pará, entre militares, intelectuais, operários das mais variadas categorias profissionais, se mobilizaram para dar cobertura ao Bergman no momento necessário.

O seu quarto tinha uma cama e uma cadeira. A cama, um dia, foi forrada com vários lençóis. O Bergman emendou-os e fugiu de forma espetacular por uma das janelas. O Brucutu ficou furioso: mobilizou todas as forças disponíveis para prender o "perigoso comunista" foragido. Passaram-se os dias e nenhuma pista foi descoberta. Conhecedor do vale

do Tocantins, o fugitivo resolveu empreender uma longa viagem de barco, caminhão e a pé até o Rio ou São Paulo. Nessa longa e dura viagem, chegou à cidade de Porto Nacional, Goiás, à margem do rio Tocantins.

Cabelos pintados de preto, farto bigode, roupas próprias da região, hospedou-se numa pensão em uma das paradas da viagem. Transportava uma pequena maleta com alguma roupa e recortes de jornais com suas fotografias. A sorte não o favoreceu em Porto Nacional, sede do bispado do saudoso Dom Alano, figura bondosa e conhecedor profundo do sofrimento daquela gente.

Naqueles dias ocorreu um assassinato em Porto Nacional. A polícia deu uma busca em toda a cidade e prendeu os elementos que por lá passavam. Prenderam o Bergman como suspeito e, ao abrirem a maleta, encontraram os jornais com retratos e a descrição da fuga espetacular. Incontinente telegrafaram para Belém e, no dia seguinte, lá foi o Bergman, algemado como se fosse uma fera, de volta ao Pará. O brigadeiro o aguardava pessoalmente, para fazer ameaças e desafiá-lo a tentar uma segunda fuga.

A frustração do Bergman foi terrível. A carreira liquidada logo na fase de maior entusiasmo, com o posto de segundo-tenente. Acusado de traição nacional, agravada com a fuga e, ainda, envolvido em crime de morte. Inquieto, consciente dos dias tenebrosos que teria pela frente, decidiu, na hora em que chegou a Belém, que tentaria outra fuga. O brigadeiro levou-o para o QG, colocou-o em quarto seguro, sob rigorosa vigilância, e desafiou-o a fugir.

Mais alguns dias e o Bergman desapareceu misteriosamente. O Brucutu esbravejou, colocou a cabeça do tenente a prêmio, estabeleceu vultosa importância para quem o delatasse. Os telefonemas para o QG denunciando o Bergman não paravam. Imediatamente se deslocavam patrulhas para vasculhar a região apontada. Durante dias e dias as denúncias choviam e as patrulhas iam e voltavam sem nenhuma informação. Passaram-se meses e ninguém sabia do Bergman.

No Rio, sabíamos que ele ia bem, obrigado. Estava vivo e em lugar seguro. Brucutu não o pegaria. Dessa vez passaram-se anos. Em 1962, foi promulgada uma anistia. Eu já estava na reserva da FAB, era comandante na aviação comercial, presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Aéreos. Para minha surpresa, um dia

surgiu o Bergman na minha sala de trabalho na Federação. Foi um reencontro muito significativo. Em lugares diferentes durante treze anos, estávamos na mesma trincheira durante todo este tempo. Ele tinha informações das nossas atividades, nossos avanços e recuos.

Muitos oficiais, companheiros das lutas patrióticas, principalmente pela Petrobrás, tinham sido presos e condenados. Nos primeiros instantes, trocamos informações sobre várias questões e pessoas. Foram momentos de alegria pelo reencontro e um pouco de amargura pelo preço que tínhamos pago. Não houve lamúrias nem acusações. Se não tínhamos avançado muito, nós nem ele, era por conta de que política é a arte do possível. Não precisei falar muito da nossa participação no movimento sindical. Mesmo clandestino, o Bergman se manteve na condição de trabalhador, apenas com o nome trocado.

Eu estava curiosíssimo: qual a melhor forma de despiste na clandestinidade? A naturalidade. Em seguida ouvi o relato das fugas, a primeira e a segunda, do QG da Primeira Zona Aérea, em Belém do Pará. Em ambas houve colaboração de aliados. Na segunda fuga, foi posto em ação um plano organizado pelo PCB. A saída do QG foi à noite e o esquema funcionou muito bem. Num bairro operário, em casa previamente preparada, ele foi recebido carinhosamente. Muito embora não circulasse em parte alguma, a não ser dentro dc casa, assumiu em tudo a vida de um operário.

Com um pequeno rádio, ouvia as fanfarronadas do Brucutu. Oferta de prêmio para quem fizesse uma denúncia. E quantas foram feitas com o objetivo de confundir o brigadeiro que virou policial! A cada denúncia, deslocavam contingentes de militares da Aeronáutica e policiais que isolavam o bairro, fechavam ruas e faziam buscas de casa em casa.

Assim decorreram três meses, enquanto se aguardava um determinado cargueiro que fazia a linha Belém–Santos. Vários navios cobriam esse percurso, mas só um com um tripulante graduado e de confiança absoluta. O navio permaneceria alguns dias recebendo carga. Durante esse período, o Bergman recebeu um uniforme completo de marinheiro e instruções com relação a dia, hora, número do camarote e comportamento que deveria ter.

A entrada no navio foi com a naturalidade de marinheiro tarimbado. Houve papo no cais, uma pausa ao pé da escada e, finalmente,

a subida lenta e natural. Sem demonstrar qualquer preocupação, dirigiu-se ao camarote do seu superior hierárquico. Lá foi bem acolhido e recebeu várias recomendações. Esse oficial era um tipo popular e querido a bordo. O seu camarote era preferido para o bate-papo. A porta do camarote só era fechada a chave na hora de dormir. Tudo isso foi detalhadamente descrito para o Bergman. Não restava outra alternativa senão passar o dia dentro do guarda-roupas e sair dele à noite, quando o oficial se recolhesse para dormir.

E o balanço do navio... Foram dezoito dias duros e de expectativa. Dormir sentado durante o dia. Ginástica, alimentação e dormir um pouco deitado durante a noite. O enjôo estava sob controle. Afinal, um aviador se sentiria envergonhado de enjoar a bordo de navio. Mas enjoou mesmo. Em Santos, mais magro e muito feliz pelo sucesso da fuga, pisou em terra, despediu-se do amigo e companheiro e sumiu no estado de São Paulo.

Nova aparência física, novos hábitos, companheiros novos e nova profissão, modesta, mas o suficiente para caminhar vida afora. Fim da aventura rocambolesca e com toques de comicidade. Anistiado após treze anos de desaparecido, quando se apresenta à Diretoria de Pessoal do Ministério da Aeronáutica recebe voz de prisão porque estava se apresentando em trajes civis. É para rir.

Cinco anos depois, em 1967, foi a minha vez e – como Bergman – recorri à naturalidade para despistar os que me caçavam, mesmo depois de cassado.

Capítulo 8

O Clube da Aeronáutica

Estávamos em plena Segunda Grande Guerra, eu como primeiro-tenente, às vésperas da promoção a capitão, instrutor de vôo no estágio avançado da Escola de Aeronáutica. Como integrante do grupo de oficiais nacionalistas desde os meus 25 anos, lutava pela Liga de Defesa Nacional e, no Clube Militar, contra a entrega dos nossos recursos minerais e também contra a padronização do material e normas técnicas dos americanos.

Como era difícil defender idéias tão elementares diante dos nossos companheiros de farda! Nós, os "comunistas", não tínhamos o direito de questionar a tecnologia que recebíamos empacotada, sem poder abrir o pacote! O que era americano era bom. Só mesmo quem estivesse a serviço do "ouro de Moscou" poderia ser contra. Se algum militar desejasse fazer carreira, galgar postos e boas comissões, aqui ou no exterior, teria que ser americanófilo. Este era o clima.

Durante este período se desenvolveu o "policialismo" dentro das Forças Armadas. Criaram-se os serviços de informações, calcados no modelo americano. Íamos aos Estados Unidos a toda hora, como se fosse um subúrbio nosso.

Mesmo com toda discriminação, não nos isolávamos. Uma boa parte dos nacionalistas conseguiu participar do Grupo de Caça (era preciso pistolão) e muitos outros aqui ficaram participando ativamente na formação de novos oficiais e cuidando do patrulhamento da costa. Sem falar no Correio Aéreo. Eu, por exemplo, ensinava na Escola de

Aeronáutica, fazia Correio Aéreo e em 45 comandei um Esquadrão de Bombardeio Médio em Fortaleza, dando instrução e fazendo patrulha.

Ainda na Escola de Aeronáutica, fui um dos fundadores do Clube da Aeronáutica. O grupo de oficiais nacionalistas se reunia e discutia os problemas a curto, médio e longo prazos. Tínhamos a nossa estratégia e traçávamos as táticas aconselhadas. As nossas reuniões eram clandestinas. Clandestinas porque só "comunistas" se preocupavam com os problemas nacionais e coletivos. Os militares tinham seus chefes e comandantes para pensar por todos e decidir a linha de conduta. Oficial dedicado não tem tempo de ler nada que não seja relacionado com sua profissão. Como os nacionalistas eram bem informados sobre problemas nacionais e internacionais, certamente tinham acesso a publicações proibidas. Isto era verdade. Líamos. Participávamos de discussões políticas mas também éramos os melhores instrutores, mantínhamos o nível profissional no mais alto grau e ainda encabeçávamos os esportes. As tentativas para nos isolar não surtiam efeito.

Dentro deste quadro resolvemos criar o Clube da Aeronáutica, lugar onde discutiríamos os problemas de interesse do nosso país. No início houve resistência. Alguns achavam que o Clube não deveria ter participação política. Mas, apesar disso, a campanha pela criação logo deslanchou. Num encontro do nosso grupo de oficiais nacionalistas, fui escalado para organizar uma ampla reunião na Escola de Aeronáutica, onde havia o maior número de oficiais do Rio de Janeiro. O meu argumento de que meu posto de primeiro-tenente era "fraco" para realizar uma reunião com tenentes, capitães, majores e até coronel (o comandante), não prevaleceu. Ficou inteiramente a meu critério a capacidade imaginativa de convocar a reunião.

Durante a noite anterior à reunião, quase não dormi, pensando em como organizá-la. Confesso que, no dia seguinte, quando me deslocava no ônibus da Escola, ainda não tinha a mínima idéia do que ia fazer. Já na Escola, trocando a roupa de paisano pela farda de milico trazida pelo nosso roupeiro, *seu* Luís, deu-me o estalo de Vieira: a cada oficial que passasse por mim eu perguntaria se iria à reunião das 12:30h, no auditório, para tratar da criação do Clube.

Em lugar de esperar, procurei andar em sentido contrário ao de cada oficial que se deslocava para o rancho ou para as barracas de vôo.

Às 12:30h em ponto, cheguei ao auditório. Estava cheio. Entre alegre e com medo, sentei-me no meio dos tenentes. Surpreendentemente, subiu à plataforma o tenente-coronel Ary Presser Belo, o oficial mais antigo da Escola, integralista, que deu início à reunião e franqueou a palavra, abrindo mão de falar "porque a reunião não era iniciativa sua". Não disse, porém, de quem era. Esperei um opositor à criação do Clube falar para, em seguida, pedir a palavra. A minha opinião era conhecida e eu contava com a cobertura de outros companheiros ali presentes. Poucos se pronunciaram. No final, a maioria decidiu pela criação do Clube.

Para mim, a grande vitória não foi a decisão do corpo de oficiais, mas o comparecimento maciço à reunião, convocada por um fantasma. E o mais incrível, sem que ninguém tivesse curiosidade de saber quem a tinha convocado... Creditei o meu sucesso a algumas práticas que ao longo da minha vida sempre deram certo. Primeiro decido o que vou fazer para depois saber como. Como fazer, aliás, sempre se sabe. Desde que não haja outra alternativa. No último instante, a intuição aponta o caminho, ajudada pela disposição de arcar com as conseqüências.

O Clube foi criado numa monumental assembléia, no anfiteatro do Clube Militar. Sabíamos que, não estava surgindo uma tribuna para grandes debates patrióticos mas, sem dúvida, dependendo da nossa capacidade e parcimônia política, estávamos dando início a um período novo para a oficialidade da Aeronáutica. E por muitos anos utilizamos o Clube para o lazer e também para melhorar o nível cultural dos sócios.

Sem estratégia premeditada, éramos radicais no Clube Militar e moderados no Clube da Aeronáutica. A ala nacionalista sempre se destacou pela habilidade de fazer frentes durante as eleições das novas diretorias do Clube. Conseguimos criar o hábito das discussões políticas. Não só nós. A reação também. A conspiração que levou Getúlio Vargas ao suicídio foi feita dentro do Clube da Aeronáutica, inicialmente sob a direção do brigadeiro Eduardo Gomes e depois do brigadeiro Guedes Muniz. A conspiração de 64 também passou pelos clubes militares das três Forças. Com o golpe de 64, todos nós fomos expulsos.

Capítulo 9

O avião emprestado

Que falta faz o Barbosinha! Barbosinha era o nosso barbeiro na Escola de Aeronáutica, no tempo da guerra. Ele era a nossa memória. Integralista, vascaíno doente, sempre risonho. Alvo habitual de nossas brincadeiras, respondia sempre com alguma brincadeira respeitosa. Tudo dentro do quartel de que não nos lembrávamos, o Barbosinha tinha na memória. "Pergunte ao Barbosinha que ele sabe." Só não gostava quando chamávamos o time do Vasco de perna-de-pau.

Outra figura inesquecível da Escola era o roupeiro, *seu* Luiz. Tomava conta de todos os armários de dezenas de oficiais instrutores. Pela manhã, todos nós trocávamos a roupa paisana pela farda e íamos para o vôo. Os armários não tinham chave. *Seu* Luiz sabia quem estava de férias, quem estava viajando e por isso recorríamos a ele: "*Seu* Luiz, preciso de um casaco de vôo, não trouxe o meu." Na mesma hora *seu* Luiz arranjava o casaco. *Seu* Luiz, magro, pequenino, calado, socorria a todos que precisavam de alguma coisa. Ele não dava uma palavra, não explicava nada, simplesmente solucionava o problema. Muitos deixavam o dinheiro com *Seu* Luiz até o fim do expediente. Na hora da saída era uma gritaria: "*Seu* Luiz, o meu dinheiro!", "*Seu* Luiz, meus sapatos!", "*Seu* Luiz, grita aí para o ônibus agüentar um pouquinho!"

Eu nunca levei sabonete para a Escola, mas toda tarde, ou altas horas da noite, quando virávamos até de madrugada dando instrução durante a guerra, eu me enrolava na toalha: "*Seu* Luiz, cadê aquele sabonete que lhe dei para guardar?" Infalivelmente com a cara séria, *seu* Luiz dizia

"*tá* aqui", e me dava um sabonete de alguém. Era uma pessoa fantástica. Todos nós gostávamos dele. Com ares de protetor, sem dar um riso, atendia aos mais variados pedidos, muitos iguais aos meus. No final da instrução, depois do banho, ele saía distribuindo dinheiro, relógios, encomendas, tudo. Tínhamos a impressão de que aquela Escola não funcionaria sem ele.

* * *

Mas o pai de todos era, sem dúvida, o *Fonfon,* apelido carinhoso do comandante da Escola, coronel Fontenelle. Claro que o chamávamos assim na ausência dele, mas não por intimidade e, sim, por carinho. Exerceu de uma maneira muito pessoal o comando da Escola, que foi criada logo depois do Ministério da Aeronáutica, pelo ministro – civil – Salgado Filho. Construiu a Escola, comandou-a como se fosse sua propriedade, tal o carinho, a dedicação e, acima de tudo, a disciplina que mantinha de forma realmente paternal. Ele era tio do Américo Fontenelle, que veio a ser Secretário de Transporte do Lacerda e deu nome ao terminal de ônibus que fica atrás da Central do Brasil. O coronel chegou a desenvolver uma curiosa teoria sobre como fazer os caminhos na Escola. Concluiu que o certo era gramar tudo, esperar os alunos abrirem os caminhos pelo uso, para só então marcá-los com as pedras. Era bom, trabalhador e tinha o respeito de todos os oficiais, sem recorrer ao rigor dos regulamentos. Tinha carta branca do ministro para organizar e adaptar a Escola aos equipamentos modernos e métodos de ensino voltados para a guerra.

Quando fui promovido a primeiro-tenente, em 12 de janeiro de 1943, conquistei o direito a me casar, pelo regulamento militar da época. (Segundo voz corrente, a razão dessa determinação é que dona Santinha, mulher do general Dutra, Ministro da Guerra de Getúlio, não queria que seu filho único, aspirante do Exército, casasse com menos de vinte e cinco anos. O regulamento, então, determinava que o oficial deveria atingir essa idade ou o posto de primeiro-tenente. Em tempos de ditadura isso é normal.)

Naquele dia apresentei-me formalmente ao coronel Fontenelle. "Comandante, vou me casar no dia 23. Além dos oito dias de gala, quero um presente." "Presente?! Se a todo oficial da minha escola que casar eu der um presente, vou à falência!" "O meu presente é simples, quero que o senhor me ceda um NA[1] para eu passar a lua-de-mel em Lambari."

---

1 **Avião *North America* de treinamento avançado.**

O coronel fechou a cara: "Você pensa que os aviões são meus? Só o Ministro pode fazer isso." Conhecedor do nosso coronel, insisti: "Ah, comandante, o senhor manda mais do que o Ministro. Esta Escola é sua, o senhor a construiu toda, encheu de aviões, que fomos buscar na América, e de oficiais, temos mais de trezentos cadetes... que Ministro nada... O senhor autoriza ou não autoriza?" Ele fingiu hesitar e concordou: "Está bom, eu dou o avião, mas se quebrar, vai em cana." "Combinado. Eu sabia que o senhor ia dizer isso."

Saímos do cartório casadinhos da silva. Não nos casamos no religioso, já que a minha família era protestante, meu sogro, espírita, minha mulher agnóstica. Depois do almoço fomos para o Santos Dumont, entramos no NA, cruzamos a serra da Mantiqueira, ao lado da cidade de Resende, e chegamos a Lambari. Promoção, casamento, avião à disposição por oito dias, a ex-noiva, agora mulher, a tiracolo, reserva feita no melhor hotel de Lambari, o Imperial, onde só se hospedava a burguesia carioca, noventa cruzeiros a diária. Não faltava mais nada. Dei um showzinho de acrobacia, pousei, pegamos o táxi que nos esperava e esquecemos do mundo.

Uma semana depois, retornamos pousando na Base Aérea de Santos, onde eu havia servido por um ano, e chegamos ao Rio. "Coronel, está aí o avião, tudo certinho." "Não tem nenhum arranhão? Então você se livrou da cadeia", respondeu com sua voz rouca. Não perdi tempo: "Nas minhas férias, preciso que o senhor me empreste um Vultee[2], porque tenho que ir à cidade de Panelas, em Pernambuco, onde meu pai é prefeito, para apresentar minha mulher..." Novamente o Fonfon concordou: "Já me falaram que, além de você, tem uns gaúchos querendo a mesma coisa. Vou permitir, mas a cadeia vai funcionar para quem me criar problemas!"

Lá fomos eu e Edelena, de férias, seis meses de casados, para Pernambuco. A viagem corria solta até Salvador. Antes de passar ao largo de Aracaju, começou a chover. Praias largas, areia amarela, dava perfeitamente para distinguir o relevo do solo, como também a separação entre o mar e a terra. Entrei no verdadeiro vóo do "cisca" do Correio Aéreo Nacional. Não queria retornar a Aracaju, última referência plotada na carta (mapa). Insisti dentro da chuva forte, desviando para cima do mar para não ser surpreendido por alguma duna mais alta, fazendo em

2 **Avião de treinamento básico.**

seguida curva para cima da praia para não perder a noção do relevo, perturbada pelas ondas no meio da chuva.

Entrei realmente numa faixa de risco que me assustou. Edelena quietinha, talvez se divertindo com tantas curvas, ora próximo da areia, ora raspando as ondas. Decidi: no primeiro banco de areia sem duna farei um pouso de emergência. "Edelena, aperte bem o cinto de segurança. Não deixe nada solto junto a você que vou pousar por aqui mesmo." Ela respondeu positivo com o polegar. Não sei se por ignorância, coragem ou confiança no seu aviador meio maluco.

Pousei. Tudo deu certo. Chuva forte, ficamos dentro do avião. Estávamos entre o rio São Francisco, do lado sergipano, e um afluentezinho de manguezal. Nenhuma casa, só areia. Algumas árvores rasteiras, retorcidas pelo vento. Como por mágica, começam a surgir alguns adultos e, principalmente, crianças. Expliquei por que estávamos ali, aguardando passar a chuva para decolarmos para Maceió. Uma pescadora, viúva com filhos, morava a uns dois quilômetros de canoa, pelo braço do rio. Convidou-nos para almoçar um peixe no coco, chamado canela-de-moça. Que peixada! Troquei a farda molhada por um pijama, a única roupa que estava seca, e aguardamos algumas horas até a chuva passar.

Voltamos até onde estava o avião. Medi a distância até o mar: trezentos e oitenta passos. Com a experiência de instrutor, senti que dava para decolar, considerando que a chuva tinha firmado a areia. Estávamos em posição perpendicular à praia. Coloquei Edelena na cabine, sustentando a manete de aceleração, e lá fui eu para o sacrifício de dar a partida no motor com a manivela, para não descarregar a bateria.

Foi a decolagem mais emocionante da minha vida. Não tinha retorno, voava ou entrava mar adentro. Calculei: se não desperdiçar nada vezes nada, utilizar com exatidão a potência e ser preciso com o flape, o avião sai do chão. Perfeito. Chegamos fagueiros a Maceió. O sargento do destacamento da FAB ficou espantadíssimo quando desci do avião de pijama, dizendo que era tenente. Acabamos rindo juntos. Edelena, na sua ingenuidade – e ignorância – divertia-se com tudo. Abastecemos o avião e decolamos para Caruaru, a cidade mais próxima de Panelas. Por pouco escapei da cadeia do velho e querido comandante Fontenelle...

Capítulo 10

Fogo a bordo

"Caminha, discretamente, comunique aos comissários, como chefe da equipe, que a turbina número quatro está em chamas. Diga que o sol está incomodando e feche as cortinas." Para uma tripulação experimentada isso é uma emergência prevista. "Comandante: procedimento do *check list* cumprido." Todos treinados para essa emergência como ocorrência provável. Mas, se o fogo não for debelado? Na cabeça de cada um dos doze membros da tripulação há uma seqüência diferente do que fazer. Tudo depende da decisão do comandante.

É um sonho. Como você vai chegar a aviador? Estudando, estudando, dedicando-me de corpo e alma à realização do meu desejo. Quero ver. Daqui de Lagoa Nova, fazenda com uma centena de vacas, no fim do mundo, em Alagoas, em São José da Lage, um aviador. É um sonho. Você vai ser advogado. Vá pro Recife, use a mesma disposição para estudar Direito. Se eu quiser ir para o Rio, o senhor paga um ano de pensão? Pago. Então eu vou. "Qual a temperatura, Gibson?" Como mecânico de vôo, acompanhava, segundo a segundo, a evolução do fogo. "Vamos modificar o plano de vôo."

Meu filho, vá *pro* Rio. Siga o seu caminho. Aqui não há futuro. Ter meia dúzia de vacas, um pedaço de terra, um casamento com uma mocinha da redondeza semi-analfabeta, como eu, mesmo trabalhando com você de sol a sol, não dá em nada. Conselho sábio. E o fogo na turbina. Os passageiros em suas poltronas, todos tranqüilos, bebidas para quem desejar, as comissárias sorridentes...

Concluído o ginásio em Maceió, cheguei ao Rio no Aras Ararànguá, 3 de fevereiro, véspera do carnaval. Uma festa. Parecia que todos trabalhavam para se divertir. Em frente à Light, na Rua Larga, na pensão São Paulo, instalei-me, pagando duzentos mil réis por mês. Dona Nair, seu Vilas, espanhol gordo, baixo, pernas em arco, pai da Nairzinha, eram os donos da pensão. Três num quarto mais comprido do que largo: Mario, estudante de medicina, espanhol de Cádiz, onde a comida era escassa pela guerra do Franco; e Waldemar, sergipano de Buquim, cabo do Exército estudando para a Escola Militar de Realengo. Mario, suspirando de paixão pela namorada espanhola, Waldemar, ex-aprendiz de alfaiate, bom fazedor de calças, cheio de esperança de ser oficial do Exército.

A pensão levava a pior com três comedores de bife, para o que contava com a proteção de Nancy, bem pretinha, com olhos e corpo cobiçados pelos hóspedes, desfilando entre as mesas como garçonete. Lagoa Nova, São José da Lage, Maceió, Vitória, a namoradinha que me manda retratos, o tamanhão do Rio de Janeiro, o carnaval. E o meu compromisso? Um ano de pensão. Um ano para estudar e quitar meus compromissos, comigo e com meu pai. Tudo estranho. Meu cavalo, minhas vacas. As saudades, o isolamento na cidade imensa, a timidez do menino de fazenda, o complexo nordestino, a inferioridade no ensino, tudo isso me aterrava. O senhor paga um ano de pensão? Pago.

E estava pagando. Nair, Nancy, Vitória e mais a Sonia. Ficam para depois. Tenho um ano. Que são dezoito anos vividos em dois mundos distintos? Na fazenda, vaqueiro ousado, bom tirador de leite, nome de todas as vacas na memória. Na cidade grande, Rio de Janeiro, inúteis essas habilidades. Meus referenciais eram desconhecidos e desnecessários para o vestibular. Bom aluno no Americano Baptista do Recife, no Colégio Diocesano de Maceió, no Lyceu Alagoano, no Quinze de Novembro de Garanhuns, em Pernambuco. Com todo esse *curriculum*, mesmo tendo estudado com o Prof. Benedito, na Levada, em Maceió, não sabia nada de aritmética teórica.

Pago. Este "pago" para mim pesava como um contrato em cartório. Eu, que definira o prazo de um ano. Meu pai não questionou, apenas disse: Pago. A responsabilidade era toda minha. Fiz meu desafio, estimulado pela minha mãe. Pago. E se passasse o ano sem nem sombra de sucesso? Tudo isso passava na cabeça como o acender de fósforo entre o olhar para a turbina em chamas e o instrumental do painel. A luz âmbar, depois vermelha, a advertência sonora, campainha igualzinha à que

marcava o início das aulas, detectaram o aumento da temperatura e o fogo. "E os passageiros, Caminha?" Tranqüilos, cortinas fechadas, documentário sobre a Zâmbia, com os animais em disparada desabrida fugindo do fogo ateado no campo. Um felino dividido entre os dois filhotes opta por um em sua fuga, conduzindo-o na boca. O amor de mãe esgota-se na opção. Nem um olhar para trás. A sorte foi lançada.

"Comissária, por favor, mais um *scotch*." Nas vezes anteriores, o passageiro da poltrona 28 apenas sinalizava, com o espaço entre o indicador e o polegar da mão direita, o tamanho da dose. *Comissária, por favor* tinha sido acompanhado de um passar de mão nas pernas da comissária. "Comandante, que faço?" "Sirva o uísque com duas aspirinas dissolvidas." Que maravilha, dorme placidamente. "Vamos solicitar modificação de altitude, velocidade, passagem pelos fixos e hora de chegada."

Éramos 23 matriculados na turma. Seis meses sem voar. Só teoria. Aulas sobre aulas. Melhor assim. Pouco a pouco fomos nos familiarizando com todos os conhecimentos teóricos necessários à prática do vôo. Serei algum dia comandante de um avião cheio de passageiros? E pegando fogo! Isto agora. Não estava no meu plano de vôo o fogo. Não foi do plano, mas é do vôo. Feito o procedimento, vamos aguardar. "Tenha calma. Mais quinze segundos. Vamos aguardar três minutos." "Cento e oitenta segundos é uma eternidade." "Não. Eternidade não é tempo, um segundo ou mil anos-luz são eternidades. Que definição de eternidade! O espaço de tempo entre o início e o fim do fogo numa turbina em vôo..." "Ah, comandante, essa definição até eu sei dar." Mas eternidade é isso. Não. O que é eterno não acaba. Sim. Se você não acabar.

"Comandante, essa agonia vai durar mais do que o filme?" "Não. O fogo matou o filhote da pantera?" "O senhor acha que estou olhando para a tela? Já estou vesgo de não tirar o olho da turbina número quatro." "Desde que você enxergue, o que está vendo é uma grande ajuda. Você já viu gelo pegar fogo? Vamos gelar a turbina. Fogo em motor voando é como câncer. Detectado no início não tem maior perigo. Caminha, bota o olho no passageiro da poltrona 28 e faça cumprir o aviso de apertar os cintos e não fumar." Para uma emergência, em avião, é fundamental a disciplina. Na hora precisa, não haverá tumulto nem desobediência. O medo de morrer ajuda muito.

A temperatura começa a cair. Plano de vôo modificado para três turbinas. Tudo normalizado. Com mais 32 minutos além do tempo previsto chegaremos ao destino. Pensei no Amaury.

Capítulo 11

A primeira missão

Março de 1945. Plena guerra. Promovido a capitão, fui transferido da Escola de Aeronáutica, onde fora instrutor de vôo durante cinco anos, para o 4º. Esquadrão de Bombardeio Médio em Fortaleza, Ceará. Avião bimotor, convencional (hélice), aplicado na caça e ataque a submarino. A Alemanha infestara os mares com submarinos a fim de afundar os navios de guerra e mercantes dos aliados.

Como primeira missão, o comandante da Base me pede para transportar para Fortaleza um avião do esquadrão Hudson que estava no Rio fazendo uma revisão. Seria a primeira vez que voaria o Hudson. Foi levado em conta que eu era habilitado a voar o Lodstar, um avião similar, só que na versão de passageiros. No furor dos meus 26 anos, instrutor experiente (cinco anos) de acrobacias e combate na Escola de Aeronáutica, não vacilei. Levo. Levei. O vôo sairia da Escola de Aeronáutica.

O Campo dos Afonsos, velho berço da aviação do Exército e da Escola de Aeronáutica, criado em 1940, tinha o campo de pouso contornado por quartéis, casas, fios de alta tensão, rodovia, ferrovia e laranjais. Os aviões da época, lá se vão mais de cinqüenta anos, os mais avançados, bimotores, tinham no "piano" quatro manetes (alavancas de controle): duas do acelerador e duas da mistura gasolina/ar. No avião Lodstar, as duas manetes da mistura "cortavam" (paravam) os motores quando empurradas para a frente. O avião Hudson, o que eu voaria pela primeira vez sem qualquer adaptação (uma imprudência), cortava os motores com as manetes em posição oposta, para trás.

Voar é transformar o conhecimento em reflexos. Dito e detalhado, vamos ao acontecido.

Decolo no Hudson, na véspera do vôo Rio–Fortaleza, vôo de experiência do avião e adaptação. Após uma hora de vôo, retorno ao Campo dos Afonsos, observo o tráfego, o vento, falo com a torre, entro na reta final atrás de dois cadetes em vôos solos de instrução. Ambos, pelas regras, deveriam pousar e seguir em frente. Pouso à direita dos dois. Um cadete segue em frente, certo. O outro vira à direita, precisamente na reta do meu pouso, aproximadamente 200 metros à minha frente. O cadete, com seu aviãozinho monomotor, taxeando, lentamente. Eu, no chão, a 150 km/h, sem alternativa, a não ser arremeter (acelerar a pleno), pular o cadete e tentar prosseguir o vôo. Não havia espaço para parar o meu avião, que era pesado.

Pulei o cadete, os meus motores a pleno *(full power)*, não podia mais voltar ao solo, quando vejo os quatro fios de alta tensão uns dez metros acima do meu avião. Neste instante, só me restava passar por cima dos fios que surgiram aos meus olhos como uma grande tela de aço intransponível. Imediatamente, pelo reflexo, puxo as duas manetes da mistura para trás (erradamente) e os dois motores param.

Em frações de segundo passam dois flashes na minha cabeça. Minha filha Tania, onze meses, linda, um bibelô. E Roberto. Roberto Lima, irmão de Aspásia e Lígia, colegas no Colégio Americano Baptista do Recife, onde estudei durante cinco anos como interno. Meu colega e amigo encontrou-se comigo no Recife. Ele, estudante terceiro-anista de Engenharia; eu, tenente-aviador fazendo o Correio Aéreo. O papo correu solto. Eu com minhas fantasias de jovem aviador deslumbrado. Ele, na sua sisuda carreira de engenheiro: "Como é, a Aspásia, a Lígia, que fazem?" "Seguiram outros caminhos. Estudam, vão bem. Como é essa história de aviador?" "É uma maravilha. Não se pode brincar em serviço: o enterro é no dia seguinte. Mas para quem tem jeito, gosta e leva a sério, é fantástico." "É difícil entrar na Escola de Aeronáutica?" "Não. Você, que está no 3°. ano de Engenharia, é dispensado de concurso e, me parece, também das matérias teóricas feitas na Escola de Engenharia." "Vou pensar." Trancou matrícula, foi para o Rio de Janeiro, inscreveu-se na Escola de Aeronáutica e seria aspirante-aviador em 1942.

Por mera coincidência, Roberto Lima, cadete do 2°. ano (são três), é da minha esquadrilha. Estágio básico, Vultee, avião americano – como

todos os outros nossos - e quSe não perdoava quando se voava na velocidade de *stoll*, velocidade mínima de sustentação. Dia quente, ensolarado, os instrutores nas barracas, acompanhando o treinamento solo dos seus alunos. Roberto: "Decole, saia do circuito, mantenha-se a 800 metros, setor sudeste do Campo dos Afonsos e faça as acrobacias que lhe foram determinadas." Lá se vai o Roberto com seu pára-quedas, pega o avião, fala com a torre e decola para sudoeste.

Acompanho a decolagem, ele inicia a curva. Na barraca, digo para outros instrutores: "Olha, olha aquele Vultee (eram vários), vai entrar em perda (vai cair), o nariz (do avião) está muito alto, ele está afundando." Levantamo-nos todos da barraca, com os olhos fixos no avião. Ele dá uma volta de noventa graus e cai de bico no meio do laranjal. Assustado e perplexo, entro na caminhonete de plantão e, em dois minutos, chego ao laranjal que contornava a pista onde caíra o Vultee. A fumaça e as labaredas, alimentadas pelo óleo e a gasolina, sobem a cinqüenta metros. Roberto, com o braço esquerdo protegendo a cabeça, morto, arde num calor de mil graus, mingüando às proporções de um bebê. Horrível. Os cabelos, a cabeça, o tórax se juntam. É terrível.

Minha filha, onze meses, linda, de nós dois, tanto amor. Rejeito com todas as minhas energias morrer como o Roberto. Decidi numa fração de segundo: manetes para frente, porque percebi imediatamente o equívoco, trem de pouso recolhido, bico do avião para cima, o máximo, e foi a conta. Os fios ficaram por baixo do avião. O laranjal, mesmo que não o passasse, seria problema menor. Superei o laranjal, voei dez minutos para descarregar o susto e o medo, retornei ao campo e pousei normalmente, não me livrando de um banho com roupa completa no tanque de batismo dos cadetes.

Capítulo 12

O velho Noberto

A última vez que o vi foi em 1963. Você para mim é o símbolo do trabalho, da resistência, da lealdade. Sei muito da sua vida por intermédio do meu pai. Você, em 1899, era mestre-de-açúcar do engenho Roçadinho, do meu avô, onde nasci. Quando papai tinha sete anos, você tinha vinte e seis e usava o bigodão que conservou até os noventa e seis anos. Sinto saudades das suas histórias de escravos. Minhas filhas, as cabecinhas de barro, como você as chamava, não se esquecem das preás que você pegava para elas. Meu pai tinha o seu retrato na sala e todos nós sempre falamos com o maior carinho e respeito do velho Noberto. Durante minhas andanças pelo mundo, levava sua imagem na cabeça e lhe trazia uma lembrança. Um facão (sua arma preferida), uma capa de chuva (que você não usava para não gastar), uma camisa ou qualquer coisa que lhe desse alegria.

Passados os anos, eu me pergunto por que o velho Noberto, analfabeto, humilde, pobre (miserável), que só sabia histórias de escravos, fazer cercas, fazer açúcar em engenho de bangüê e tomar conta de outros trabalhadores na ausência do patrão, por que ele merece tanto respeito, carinho quase filial de todos nós, eu e meus irmãos.

Em 1963, você se queixava de que estava ficando preguiçoso e sentia de vez em quando uma dor no ombro. Lamentou que, depois de trabalhar setenta anos para meu avô e meu pai, não tinha uma roupa decente para vestir. Isso causou-me um impacto muito forte e triste. Senti um fim de época. Coincidentemente sua e do meu pai. Para a época do

meu pai, seu dever era trabalhar todo o tempo e toda a vida com alegria, em ritmo acelerado, sem reivindicar, sem reclamar, sem pedir. O trabalhador de engenho ou fazenda só tinha proteção e consideração se fosse uma máquina incansável de trabalho.

Você, *seu* Noberto, foi precisamente essa máquina. Por isso papai tinha amizade e respeito por você, que durante setenta anos não parou de trabalhar. E eu também, sem saber, respeitava você por isso. O tempo se transforma. O homem vai dia-a-dia, dando volta nele. Falo tempo, porque assim você entende. Mas não é o tempo não, é que cada um que chega à conclusão a que você chegou depois de trabalhar setenta anos, não se conforma em trabalhar mais tanto tempo para reclamar. Hoje já se reclama logo no primeiro dia mal pago.

Mas, *seu* Noberto, você de algum modo teve suas alegrias. Você fez um campo de aviação para eu pousar na porta da fazenda de meu pai. Eu tinha dezenove anos e foi o maior acontecimento em Cupira. Veio gente de Lagoa dos Gatos, Quipapá, para ver de perto "aquilo que tinha andado no céu". Voamos juntos durante vinte minutos, percorrendo toda a área em que você viveu noventa e seis anos. Mamãe levou-o para a Igreja Batista de Cupira, onde depois de batizado você se converteu três vezes. Recitou versículos da Bíblia à sua moda e era a única pessoa que desobedecia a meu pai sem receber castigo. Você casou duas vezes, cinqüenta e cinco anos com Sá Marica e vinte com Joana. Você tinha uma espingarda de carregar pela boca para matar caça pequena.

Se mais alegrias não teve, foi porque não houve tempo. Creio que estou enganado, talvez você se alegrava com o trabalho. Há trabalhos que nos dão alegria. Só tenho uma queixa sua. Você sabia tudo a respeito do meu pai e nunca me contou nada. Como foi aquela história dos Caiana, os quatro irmãos assaltantes, que foram assaltar o engenho do meu avô e toparam com papai? E o seu genro que foi matá-lo e papai mandou encerrar o inquérito com Manoel Leite debaixo do chão? Que notícia você me dá de um ladrão de cavalos que papai lhe disse para fazer desaparecer?

Como seria bom saber as verdadeiras histórias que você, durante setenta anos, viu e ouviu. Não condeno esses fatos. Era a luta pela sobrevivência no meio de uma sociedade de costumes primitivos. Na época do meu avô, e muito tempo na de papai, a autoridade dependia das posses do cidadão. O dono da terra era quem distribuía justiça em causa própria, e também para os outros.

O tempo passou para você e para mim também está passando, apenas você ficou na janela e não o viu passar. Tenho boas recordações das fazendas e do engenho do meu pai, dos moradores, das pitombeiras, cajueiros e, principalmente, daquele pé de tangerina que ficava atrás da casa do engenho Roçadinho. Confesso que não sinto vontade de visitar esses lugares. Meu pai, que está enterrado no cemitério de Roçadinho há trinta anos, morreu quando eu estava no exílio. Fiquei muito chocado com a morte dele, e também por não poder assistir a seus últimos dias. O engenho Roçadinho é de gente estranha. Não conheço ninguém que more por lá. Meus amigos de infância, filhos de moradores, morreram todos antes dos quarenta e cinco anos, de barriga d'água. Tudo virou tristeza. Restam as histórias, as lembranças e um desejo de modificar o atraso e a pobreza que continuam morando nos mesmos lugares[1].

Das histórias, há uma que contei para os filhos e agora conto para os netos. Eu tinha sete anos. Papai telefonou da fazenda para o engenho (aquele telefone de manivela), sete horas da noite, e chamou o compadre Noberto. Mandou preparar dez sacos vazios de açúcar que Paulo (eu) iria buscar dentro de uma hora. Mamãe, meio assustada, disse que era noite, muito arriscado mandar um menino sozinho a cavalo fazer uma viagem daquelas. Meu pai disse que era para me habituar. Peguei meu cavalinho e parti, morrendo de medo. Quando passei naquela tapera perto da mata do engenho Dois Braços, disparei o cavalo com medo das almas que sempre andavam por ali. Ao abrir a porteira da entrada da mata, foi outro momento de grande angústia. Cheguei ao engenho, você me entregou os sacos e disse: "O compadre é maluco, mandar um menino desse tamanho fazer uma viagem dessas numa noite escura." Voltei com mais medo ainda. Senti-me salvo e feliz quando passei o pé de caju e vi a minha casa na fazenda Lagoa Nova. Quando conto essa história para os netos, acrescento uma série de situações perigosas para prender a atenção. Adoram.

Tenho vontade de continuar escrevendo sobre coisas boas e agradáveis para você, mas seria escrever mentiras, porque você passou anos sofrendo na carne injustiças que não sofri, vendo o sol e a lua iluminarem o caminho dos outros, enquanto o seu era iluminado com candeeiro de querosene. Por isso vou apenas dizer que você me ajudou muito a entender o porquê da sua vida ter sido tão dura e cruel. Resta-lhe

1 Em outubro de 2003, por ocasião do lançamento no nordeste de seu primeiro romance, *Tauã*, o autor fez novamente a viagem de volta às origens, desta vez acompanhado de irmãos, tema do documentário *Verdade Verdadeira*, de seu neto Miguel.

um consolo: isto não foi uma injustiça contra a sua pessoa, não, foi uma injustiça contra todos que, como você, só trabalhavam e davam lealdade em troca de proteção e consideração. Se estes pagamentos lhe satisfaziam, você foi regiamente pago, porque todos nós o respeitávamos e tínhamos uma imensa consideração por você.

Mas consideração não compra roupa, sapato, comida. Não quero falar em muitas coisas que não existiram para você. Boa cama, dentista, férias, sorvete, cinema (não havia televisão), ônibus, vinho, mulheres artistas e louras. Você nunca viu uma loura estrangeira. São diferentes das nossas caboclas. São cheirosas, têm todos os dentes, não andam descalças, pintam os beiços, as unhas e os olhos. Você já viu uma mulher igual a uma loura? Que nada. *Sá* Marica, alta, magra, com as veias das pernas grossas, sem dentes, pé no chão, saia até o tornozelo, de chita, com cordão no cós e blusa de fazenda diferente. Joana, você não queria casar com a Joana. Ela tinha quarenta anos menos que você. Papai foi quem inventou esse casamento. Você até que gostou. Mas ela era mais ou menos como *Sá* Marica. Tinha as pernas meio tortas. Era boa lavadeira. Papai chamou-a e disse: "Você vai casar com o compadre Noberto." Você ficou animado; depois a Joana quis desistir mas papai não deixou por causa do seu entusiasmo aos 76 anos. O casamento foi até pomposo. Papai transportou o casal naquele Cadilac amarelo até o cartório. Você levou a botina na mão e calçou-a na porta do cartório antes de entrar.

Estes fatos sempre dançam na minha memória. Você nunca viu sequer o mar. Só uma vez, de longe, durante um vôo que fizemos e levei-o até o litoral, em Maceió. Mas por meu intermédio, dentro da minha cabeça, você era lembrado nas muitas partes do mundo por onde eu voava. Isto porque você vivia na outra ponta da gangorra da vida. A ponta na qual eu estava tinha tudo o que você não possuía. A minha consciência pesava. Eu sempre pensava: e o velho Noberto? Pé no chão, roupas remendadas, casa de barro, luz de candeeiro, nunca usou um sabonete, não sabe o que é meia para os pés. Mas que fazer. A vida é luta. Você não teve tempo para lutar. Trabalhou o tempo todo. Parece até que a observação do trabalho escravo criou no caboclo Noberto a consciência cativa. Agora não adianta mais. A vida passou pelo seus olhos, pés, braços, e você não viu nada. A sua vida, em termos de conquistas pessoais, é um quadro em branco. Tem apenas uma palavra escrita: Trabalho. Mas um trabalho que somou para o meu avô e meu pai. Para você, foi uma operação de subtração.

Capítulo 13

Um uísque para o Domenico

"Boa noite, Comandante." "Boa noite, Doutor." "Doutor não. Empresário. Domenico." "Italiano? Nascido na Itália, vindo para o Brasil com dez anos. Aos cinqüenta e oito, estou naturalizado há trinta. Sou brasileiro, terra maravilhosa. Mas italiano por dentro." "Mais um uísque?" "Obrigado, já estou um pouco alto." "Conhecia uma cabine de avião?" "Não. O visual é fantástico!" "Pode permanecer aqui, ainda temos umas duas horas de vôo. Vai a negócio a Nova York?" "Não. Estou fugindo de problemas. Problemas familiares. Não costumo falar de mim, só quando tomo umas doses... Posso sentar neste banquinho?" "Pode. Ele é mesmo para um tripulante extra." "Por que o senhor me chamou para lugar tão privilegiado?" "Porque a comissária me disse que depois de alguns uísques o senhor passou a mão nas pernas dela. Estou vendo que alguma coisa está lhe azucrinando." "Acertou na mosca. Agora aceito mais uma dose." "Caminha, sirva um uísque para o Domenico. Quantas pedras de gelo?" "Puro, por favor. Gosto de viajar pela Varig, só serve boas bebidas e me sinto mais seguro." "Esteja à vontade."

"Minha indústria é de móveis de estilo, em São Paulo. Não é uma tradição italiana, mas meu pai tinha bom gosto e dotes artísticos. Dele, herdei o bom gosto e a fábrica de móveis. Vantagem de filho único. Casei jovem, apaixonado, linda moça, de Milão. Izabel." As lágrimas a conta-gotas escaparam-lhe pelo canto dos olhos. "Domenico, estamos a vinte e quatro mil pés de altitude, ou melhor, de altura, porque estamos em cima do mar. A temperatura externa é de 30 graus centígrados

negativos, o tempo está ótimo." "Posso acender um cigarro?" "Prefiro que beba mais uma dose." "Aceito." "Bonito nome, Izabel." "Também acho."

"Um ano e quatro meses de casados, nasce minha filha. Fechei questão, quero chamá-la de Izabel. Vamos botar outro nome, ela falou, vai causar muita confusão. Não. É Izabel e eu vou amá-la tanto quanto a mãe. Registramos Izabel. Ela revelou muita inteligência nos primeiros gestos e assim, filha única, era nosso encanto.

Minha mulher não gostava da fábrica e queria manter a tradição de Milão, com um negócio de alta costura. Ora, negócio não é para satisfazer um prazer, é para se ganhar dinheiro, eu ponderava. Depois de muita negociação, concordei em montar uma butique, mas sob a responsabilidade exclusiva dela. A uma quadra da nossa casa, abrimos o negócio. Assim a vida caminhou, Izabel crescendo, sempre um encanto.

Escolhemos para ela o melhor colégio para meninas de São Paulo. Boa aluna, cada ano mais inteligente e bonita. Com dezesseis anos, primeiro namorado. Um pouco religiosa demais para meu gosto. Na Itália gostamos do Papa, mas vamos pouco à Igreja. Os telefonemas de namorados eram freqüentes. Izabelita, no diminutivo, para não fazer confusão com a mãe. Como adulta, preferia que a chamássemos de Izabel. Algumas vezes, na extensão, ouvi colóquios amorosos. Mais telefonemas, encontros. Por duas vezes cheguei a ouvir 'no nosso hotel'.

O assédio estava de tal ordem que resolvemos interná-la num colégio de freiras na Bahia. As saídas eram semestrais. A revolta pela mudança de colégio e de cidade, sem nenhuma explicação, submetida ao rigor disciplinar das freiras, causou-lhe uma grande mudança. De aluna brilhante passou a só se interessar pelas matérias religiosas. Por algum tempo os telefonemas cessaram, mas, depois de alguns meses, vez ou outra eu ouvia chamadas para Izabel. A mãe sempre dizendo que ela não estava. Estranhei.

Comecei a suspeitar de minha mulher. Mas não tinha cabimento, afinal de contas havia telefone na butique. As chamadas deviam ser mesmo para Izabelita... Tanta confusão, não resisti. Botei um detetive particular para acompanhar os passos da minha mulher. Izabelita, reprovada nas matérias curriculares, se destacava nos estudos filosóficos e teológicos. Concluído o primeiro semestre, recusou-se, para nosso

espanto, a passar as férias conosco. Sentia-se vítima de grande injustiça. Que injustiça! Uma menina de dezoito anos marcando encontros em hotéis... Quando eu contara a Izabel sobre os encontros da filha, ela ficou escandalizada. Mas não concordou com a internação. Devemos ter paciência, ela é muito jovem, dizia. Seis meses depois, Izabel insistia comigo em que seria mais prudente tirar a filha do internato. Quem sabe, assim ela voltaria a estudar normalmente. Não queria a filha freira. Izabelita sempre negou tais telefonemas comprometedores.

Confesso que nunca falei sobre minhas 'escutas'. Meses depois, pego a extensão de novo e ouço alguém marcando um encontro. 'Izabel, acabei de ouvir, você está me traindo?' 'Você está louco! O sujeito não distingue a minha voz da voz de nossa filha e deve ter pensado que ela tinha saído do internato. Será que eles estão se encontrando fora da escola?' 'Quem sabe.' Para não ser responsável pelo desequilíbrio de minha filha, tirei-a do internato.

O detetive me trouxe provas fotográficas dos encontros de Izabel. Coloquei-as todas nas mãos de Izabelita. Estou indo para Nova York, fugindo da minha filha, depois que lhe contei toda a história."

Silêncio. Domenico olhou pra mim com os olhos vermelhos e úmidos. "Caminha, mais um uísque."

Capítulo 14

Cruzando as Américas

1942. O Brasil entrou na guerra ao lado dos aliados e desenvolvia um grande esforço na formação dos seus quadros militares. A Aeronáutica estava com o importante papel de patrulhar a nossa costa, dar cobertura à Marinha e formar um Grupo de Caça para participar da luta na Itália. A Escola de Aeronáutica foi reformulada, a fim de suprir de pessoal qualificado toda essa frente no esforço de guerra. Os americanos aproveitaram a oportunidade para praticamente assumir a coordenação das nossas atividades e a formação dos nossos militares. Os aviões eram todos americanos na origem. A Escola de Aeronáutica adotou uma padronização nos moldes americanos para o ensino da prática do vôo, assim como, também, padronizou os tipos de aviões.

Eram três estágios na formação dos nossos oficiais-aviadores, tanto na parte teórica quanto no ensino do vôo. Eu era instrutor do estágio avançado, em que ensinávamos operações de caça em conjunto, combate no ar avião-avião com tiros de metralhadoras, ataque avião-terra em alvos fixos e móveis, além de levantamentos fotográficos etc. O trabalho era intenso e a instrução transcorria dia e noite. Não era possível receber todo o material necessário para o treinamento. Ficou então estabelecido que buscaríamos os aviões nos Estados Unidos e traríamos o suprimento necessário.

Pelo critério de antigüidade, o Ministério da Aeronáutica começou a enviar grupos de oficiais e sargentos-mecânicos para, voando em esquadrilhas, transportar os aviões para o Brasil. Os oficiais mais

"modernos", os mais jovens no posto de segundo-tenente, eram escalados para transportar os aviões de instrução primária, Fairchild, monomotor, 160 HP, de tela e madeira com dois lugares.

Chegou a minha vez. Integrei um grupo de cinco oficiais, comandados por um primeiro-tenente.[1] Para nós parecia um sonho. Irmos aos Estados Unidos em missão especial, com cobertura oficial de ambos os governos, e voar dos Estados Unidos ao Brasil num aviãozinho quase de brincadeira. Os americanos não acreditavam que chegaríamos. Os aviões não tinham rádio. Não havia plano de vôo. Os cinco oficiais, nos cinco Fairchilds adaptados para sete horas de vôo – com a instalação de um tanque na cadeira da frente, onde senta o aluno (eram dois lugares) –, entrávamos nas salas de operações das bases americanas e dizíamos: "Vamos desta cidade para aquela, em vôo visual, sem rádio, com uma duração *x* de horas de vôo, onde devemos chegar a tal hora, com sete horas de autonomia." Se não chegássemos na cidade indicada dentro do tempo previsto, com uma hora de tolerância, pedíamos que acionassem o Serviço de Busca e Salvamento da Força Aérea Americana.

Os gringos até achavam graça. Mas vocês não têm rádio? Não. Vocês conhecem a região a sobrevoar? Não. Algum de vocês já fez essa rota? Não. Isso é loucura. É. Mas estamos habituados no Brasil a fazer o Correio Aéreo Nacional, que é vôo de "pelada" como esse. É assim mesmo, *my friend*, vamos decolar e vamos pousando mais ou menos de cinco em cinco horas, até o Rio de Janeiro.

Nós, os *índios*, ou *avestruzes*, como batizávamos a nós mesmos, enfrentamos a missão. Não podíamos andar à paisana. Éramos obrigados a andar fardados com o uniforme de serviço, e pagávamos um dólar, simbólico, de hospedagem diária em qualquer base americana. A nossa missão era tão inusitada para eles que a revista *En Guarda* fez uma longa reportagem com o nosso grupo, descrevendo a rota que pretendíamos fazer.

Antes de chegar a Maryland, onde ficava a fábrica dos aviões Fairchild, vivemos situações gozadíssimas. Saltamos na estação de Newark porque a confundimos com New York, anunciada pelo fiscal do trem. Na primeira *cafetería* onde jantamos, chegamos a apanhar três

1 Os cinco oficiais: 1º. Ten. Príamo Ferreira de Souza, 2º. Ten. Paulo de Mello Bastos, 2º. Ten. José Leal Netto, 2º. Ten. Ismar Ferreira da Costa, Asp. Júlio da Costa.

sobremesas pensando que eram pratos salgados. Pedíamos *orange juice* e terminávamos bebendo coisa bem diferente, trazida pelo garçom. Era o tributo da ignorância. Todos pagaram. Foi divertido.

Finalmente chegamos à fábrica onde estavam os aviões. Um major brasileiro nos recebeu e nos deu adaptação de vôo no Fairchild. Dois dias depois, iniciamos o regresso ao Brasil. Dentro dos Estados Unidos, sofremos com uma bruma seca que não nos deixava ver com precisão os pontos de referência para a navegação. Em compensação, os mapas eram precisos. Após quatro dias de vôo, chegamos à última cidade americana, Brownsville, na fronteira com o México. Criamos alma nova pelo fato de entendermos bem o espanhol. Mas as cartas tinham erros. Nossa sorte foi que a velocidade do avião era baixíssima, dando tempo suficiente para observação e correção.

* * *

Aí começou a valer nossa experiência do Correio Aéreo Nacional. Sobrevoamos o México e cruzamos para o Oceano Pacífico. Paisagem encantadora. Montanhas, crateras de vulcões extintos. A mim, particularmente, deixou-me deslumbrado um lago de águas azuladas a uns trezentos metros abaixo da superfície da montanha, onde havia existido um vulcão. Estávamos chegando a San José da Costa Rica. Lá pernoitamos. A nossa meta era atingir o Oceano Pacífico, voar até o Panamá, voltar ao Oceano Atlântico e prosseguir pelo litoral o quanto fosse possível.

Na costa da Nicarágua, pegamos uma forte formação meteorológica e voamos sobre um lençol de nuvens por mais de duas horas. Quando conseguimos passar para baixo das nuvens, estávamos em cima do mar. Voamos aproximadamente uma hora para atingir o litoral. As nuvens baixas e a chuva forte, tirando toda a visibilidade indispensável para o vôo visual, levou o comandante do grupo a decidir efetuar pouso de emergência num istmo que sobrevoávamos. Num vôo como o nosso, em aviões sem rádio, cria-se um sistema de comunicação por sinais. A consulta entre nós era indispensável com relação ao pouso, porque cada um responderia pelo êxito ou fracasso da manobra numa praia de areia frouxa, inclinada e sob chuva. A seqüência de pouso se deu, como tudo que envolve milico, pela ordem hierárquica. É uma deformação militar que funciona bem, principalmente no nosso caso. A ordem de antigüidade ou hierarquia estabelecida no regulamento elimina divergências na hora

das decisões. Escalonamos a esquadrilha e o comandante pousou muito bem, conduzindo seu avião até a parte mais alta da praia, para evitar os efeitos da maré. Sucessivamente, todos pousaram.

Estaqueamos os aviões por causa do vento. Cada um protegeu o seu com uma lona, construindo uma barraca. Então nos sentamos e analisamos as possíveis conseqüências desastrosas de nossa aventura. Concordamos que tinha sido imprudente voar sobre um lençol de nuvens, sem qualquer condição de vôo por instrumentos, confiados, unicamente, no hábito bem brasileiro de praticar o vôo de "cisca"[2], como as galinhas que caminham depois de ciscar o terreno. Todos falavam ao mesmo tempo, como conseqüência da euforia que sucedeu ao medo. Sãos e salvos, abrigados da chuva embaixo da lona, com fome – o que era insignificante –, louvamos a eficiência do vôo em esquadrilha durante todo o tempo, a comunicação semafórica e a habilidade de cada um em efetuar o pouso naquelas condições, sem qualquer dano pessoal ou material.

Estávamos em plena alegria quando, pela abertura da lona, surgiu à nossa frente um cidadão armado com um fuzil. Debruçados sobre o mapa da região, tínhamos concluído que estávamos num istmo chamado *Punta de Sal' si Puedes* [3], formado pelo Oceano Pacífico e um rio que, após correr alguns quilômetros paralelo à praia, desagüava onde havíamos efetuado o pouso de emergência. Como então explicar a presença daquela figura loura de americano com um fuzil nas mãos e uma máquina fotográfica a tiracolo? A chuva não parava, fazia frio, estávamos molhados. O nosso inglês não era fluente, mas dava perfeitamente para um diálogo.

Que diabo, num fim de mundo, no mato, sem viva alma, molhados nós e ele, qualquer inglês falado seria de primeira qualidade. Trocamos cumprimentos e o convidamos a entrar na nossa barraca, para se abrigar da chuva. O pretexto para o convite era perfeito mas, na realidade, queríamos deixá-lo em minoria entre nós, com espaço reduzido e sentado. Satisfizemos a sua curiosidade. Éramos oficiais da Força Aérea Brasileira, transportando aviões para o nosso país e pousáramos ali em virtude do mau tempo. Ansiosos, perguntamos: E você? Era um ex-marinheiro americano, desertor, vivendo na montanha a uns três quilômetros de

2 **Gíria do CAN, Correio Aéreo Nacional, para vôo visual com chuva.**

3 **Forma popular na América Central de dizer *Salga si Puedes*, "Saia se Puder". Nome do istmo que constava oficialmente no mapa.**

onde estávamos, tendo como companheiros uma índia nicaragüense e um filho recém-nascido. Mantinha-se da caça e das pepitas de ouro colhidas nos rios da região e vendidas, de dois em dois meses, em San José da Costa Rica.

Observando que não tínhamos alimentos, ofereceu-nos feijão que tinha, já cozido, no seu barraco. Aceitamos a oferta e designamos dois para irem com ele até o barraco na montanha. Fomos eu e outro. Para nós, era inusitado aquele quadro. Suspeitávamos de uma armadilha. Mas, excluindo uma caixa de chocolates que o aspirante Júlio trazia para sua noiva, não tínhamos o que comer. Além do que, naquela altura, recusar feijão... nossos olhos já faiscavam imaginando um prato de feijão. Não podíamos recusar. Pegamos as nossas Colt 45 e saímos acompanhando o americano a passos largos, debaixo da chuva, subindo a montanha, depois de termos dado a volta ao istmo.

Na caminhada, verifiquei que os meus dólares de economia estavam no bolso do casaco de vôo. Quem sabe estávamos caminhando para um covil, ingenuamente. Era tarde para conjecturas pessimistas. O feijão era mais importante. Tínhamos sido designados para acompanhar o gringo e voltar com uma "etapa" de feijão para cada um de nós. Nada de maus pensamentos. O feijão deveria ser muito bom. Vamos a ele. Apertei o passo, para não deixar espaço entre nós dois.

A curta distância, a vantagem de tiro era minha, com a Colt 45; porém a mais de cem metros, seria do americano com o fuzil de cano curto. O meu companheiro, tenente Leal Neto, baixo e sem qualquer vivência de caminhada no mato, gritava para que eu o esperasse. Caminhe rápido, eu é que não posso diminuir minha cadência de caminhada. E subimos por mais de uma hora a montanha. Chegamos. Não era armadilha. Uma choupana de piso inclinado, por onde escorria a água da chuva, sem paredes, uma trempe com fogo de lenha, com uma grande panela de barro fervendo, cheia de feijão. Dormindo numa rede armada nos paus da choupana, o menino recém-nascido. A índia nicaragüense, com um vestido sobre a pele, pés descalços, bonita, cabelos alvoroçados, procurava desviar, cavando uma valeta, a água que escorria por dentro da choupana.

Confraternizamos. Acariciamos a criança, numa demonstração de sentimentos comuns. Aguardamos o feijão cozinhar, colocamos numa lata que nos ofereceram e retornamos felizes. Fomos recebidos em clima

festivo. Pelo retorno sem problemas e, principalmente, pelo feijão. Foi um bom almoço às três horas da tarde, de feijão com feijão, comido com as mãos. Deixamos os chocolates para outra refeição.

A chuva não parava. Estávamos a meia hora de vôo de um povoado chamado Golfito, de uma empresa americana de plantação de bananas. A nossa decolagem dependia de alguns fatores. Tínhamos gasolina para 40 minutos de vôo. Golfito distava 30 minutos. A chuva tinha que cessar. A maré teria que estar baixa para possibilitar a decolagem. Sabíamos que, a partir de uma hora daquele dia, o Serviço de Busca e Salvamento estaria à nossa procura. O dia terminou, a chuva não parou, o teto era muito baixo e fomos dormir com as nossas esperanças.

Amanheceu chovendo, maré alta, teto razoável, visibilidade precária. Comemos os chocolates, para tristeza do Júlio. No grupo existiam três noivos, contando comigo, mas só ele tivera a idéia de trazer chocolates. Às nove horas, ouvimos o ronco dos motores de um avião. Era um bimotor de patrulha da base americana David, no Panamá, que estava à nossa procura. Ficamos muito alegres e fomos localizados. O piloto do avião, extremamente hábil, fazia passagens baixas sobre nossas cabeças, entrava em vôo por instrumentos porque o teto era baixo, fazia a curva dentro das nuvens e novamente passava sobre nós. Numa das passagens, atirou um mapa com um círculo indicando onde estávamos e escreveu três hipóteses para a nossa permanência ali. Falta de gasolina, mau tempo ou não sabermos onde estávamos. Para cada opção, teríamos que responder com um sinal diferente: três de nós deitados na areia com as cabeças para o norte e dois voltados para o sul; cinco para o norte; ou quatro para o norte e um para o sul. Não nos enquadrávamos em nenhuma das hipóteses. Escolhemos o sinal de mau tempo. Em mais duas passagens baixas sobre a arrebentação da maré, o avião abriu o Bombay – abertura comandada na barriga do avião para lançar bombas – e soltou sacos cheios de pó de serra com várias latas de conserva. Apanhamos os sacos e nos fartamos de carne, feijão, legumes e doces. Diariamente, pela manhã e pela tarde, recebíamos as refeições e informações. No quarto dia, surgiram as condições esperadas ansiosamente por nós. Ausência de chuvas, teto de 500 metros, visibilidade de três mil metros, maré baixa. O tenente Príamo, comandante da esquadrilha, decolou para verificar as condições do campo de Golfito, reabastecer-se de gasolina e retornar sobrevoando a nossa *Punta de Sal' si Puedes* para, em seguida, nos aguardar em Golfito.

Passada a segunda hora após a decolagem, começamos a ficar apreensivos. O Príamo não retornava. Gasolina para voar todo esse tempo ele não tinha. Concluímos que o pouso tinha se efetuado e que duas hipóteses encerravam a questão. Ao pousar, teria atolado o avião e capotado, ou a aterrissagem teria corrido normalmente, mas a quantidade de água no campo não permitia a corrida de decolagem. Resolvemos dar o máximo de tempo possível para a pista enxugar. Esse máximo seria até a próxima maré alta. Com uns paus espetados na areia, íamos marcando a maré. Quando ela parou sobre a última marca, iniciamos a decolagem. Decolava um – não se esqueçam da milicada, no caso era um risco ficar no chão, logo o último a decolar seria o mais antigo hierarquicamente –, fazia uma volta para confirmar a decolagem do seguinte e assim até o último, e nos dirigimos todos para Golfito. Não deu outra. O Príamo havia tentado várias vezes a decolagem, mas a água não permitia o avião embalar o suficiente para alçar vôo. Outra festa.

Hospedamo-nos num hotel de trânsito, construção de madeira como todas as do lugarejo. Até que enfim tomamos banho, mudamos de roupa, comemos sentados, escovamos os dentes e dormimos deitados. Um dia para recuperação e comunicação com a Basê de David. Decolamos em esquadrilha e fomos guiados por um avião americano, para que não sobrevoássemos áreas proibidas. Do Canal de Panamá, passamos para o litoral atlântico e prosseguimos em direção ao Brasil. O vôo corria normalmente, seguro e vagaroso. Além das dificuldades do vôo, tínhamos uma de ordem política. Não devíamos sobrevoar o território da Guiana Francesa, que estava sob controle da França de Vichy, dominada por Hitler. Mas como não passar sobre a Guiana Francesa, cujo território tem uma área expressiva, além da forma meio cônica, perpendicular ao litoral? Os nossos aviões não tinham autonomia de vôo para desbordar o território proibido. As florestas espessas, como as da nossa Amazônia, sem cidades e campos de pouso, constituíam dificuldades intransponíveis. A duração do vôo sobre a área proibida era aproximadamente de quatro horas.

Para nós, foi o trecho da viagem que mais nos preocupou. Sem qualquer apoio de cidades, campos de pouso ou mesmo de áreas que possibilitassem pouso de emergência, como fizemos na *Punta de Sal' si Puedes*, tal quadro gerou uma insegurança. No caso, medo. Enganam-se os que atribuem muita coragem aos aviadores. O aviador não difere de ninguém. O medo é controlado pelo conhecimento de todos os fatores desfavoráveis que possam ocorrer durante o vôo, com receitas imediatas

e eficazes para solucionar qualquer pane. Absorvido esse raciocínio e exercitados por longo período os métodos durante os vôos de instrução, o aviador se torna corajoso. O medo é o resultado da ignorância somada à incapacidade de ultrapassar um determinado obstáculo.

Na travessia da Guiana Francesa, o medo bateu em cheio. Mas a deformação do milico não permite externar fraquezas, principalmente quando se trata de medo. Reunimo-nos e traçamos a rota que iríamos seguir: altura de cinqüenta metros acima da floresta, a 150 quilômetros do litoral, conseqüentemente de Caiena, em fila indiana, com espaçamento de 500 metros. O pouso seria no Oiapoque, em território brasileiro, no nosso chão.

Mal clareou o dia, entramos nos aviões, manete a fundo, fé em Deus e fomos em frente. O dia estava claro, a visibilidade boa, a floresta meio azulada e Caiena lá longe, fora do nosso campo visual – e nós também do dela. As horas não passavam. Os motores funcionavam maravilhosamente, nossos olhos ansiosos por verem a fronteira. O Príamo começou a corcovear, subindo até cem metros e baixando a cinqüenta. Como líder, voava e dava o sinal de que estava com a fronteira à vista. Todos repetiram a mesma manifestação de alegria.

Pousamos no Brasil. Vinte dias de peripécias para chegar em casa. O Oiapoque, inóspito, paupérrimo, quente, cheio de mosquitos. Mas era nosso, era a nossa casa. Não deixamos por menos, o jantar teria que ser feijoada. E foi. Se prestava, não estava nas nossas cogitações. Era feijoada. Prosseguimos no dia seguinte até Belém, onde fizemos revisão nos motores e viemos pingando pelo nosso imenso litoral. Na costa da Bahia, mau tempo, a esquadrilha se dispersou para evitar choques e nos reencontramos na cidade de Caravelas, que eu já conhecia do CAN. O campo de pouso tinha sido implantado pela Air France. O gerente, Charlie, era um francês casado com uma mulata boazuda, que passava o dia com um *peignoir* colorido, deixando com água na boca quem por lá chegasse. O Charlie e a mulata eram meus amigos e sempre me presenteavam com bananas maravilhosas da região. Eu sempre lhe dizia que ele tomava mais conta da mulata do que do aeroporto.

Ao término de 27 dias de vôo, chegamos ao Rio. Reencontramos esposas, noivas e familiares, orgulhosos de nossa aventura. Missão cumprida.

Capítulo 15

O petróleo é nosso

O fim da segunda guerra mundial, em 1945, resultou na queda do regime ditatorial de Getúlio Vargas, que se mantinha no governo desde a revolução de 1930. A deposição de Vargas foi, como sempre, resultante de um golpe militar, coordenado pelo seu Ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra. Em eleição direta, foi escolhido sucessor de Getúlio o próprio general Eurico Dutra, depois de competir com o brigadeiro Eduardo Gomes, eterno conspirador, representante das forças que se opunham a Getúlio Vargas. No último momento, Getúlio apóia Dutra e este ganha as eleições. Uma Assembléia Constituinte, em 1946, elabora uma Constituição.

Dutra, reacionário, que já tinha sido figura de proa no golpe do Estado Novo, de 1937, compõe-se com o partido do brigadeiro Eduardo Gomes, a UDN, põe na ilegalidade o Partido Comunista, faz acordos absurdos para compra de sucata de empresas estrangeiras e liquida o saldo da balança comercial acumulado durante o período da guerra. Getúlio Vargas, eleito senador por vários Estados –, o que era permitido pela Constituição –, recolhe-se à sua fazenda dos Santos Reis, em São Borja, e deixa o governo Dutra passar.

Getúlio concordava em se candidatar a Presidente da República em 1950 se a corrente nacionalista das Forças Armadas, representada pelo general Newton Estillac Leal, ganhasse as eleições para a diretoria do Clube Militar.

Nesse período, estive algumas vezes com Getúlio Vargas, acompanhando o brigadeiro Guedes Muniz, que queria pleitear o cargo de Ministro da Aeronáutica. Numa dessas ocasiões, encontramos Getúlio sentado no batente, de bombacha, fumando um charuto, Estillac numa cadeira. Ele tinha um olho meio torto. Aí o Muniz encaminhou a conversa: "Mas imagine, Presidente, dizer que um homem como o Estillac é comunista!"

(Ora, dias antes, eu tinha entregue ao Muniz um manifesto defendendo a candidatura do Estillac no Clube Militar, e nesssa ocasião o brigadeiro me advertiu: "Estillac é comunista, você não devia se envolver com essa candidatura, vai acabar também com pecha de comunista...")

Getúlio simplesmente ignorou o comentário do brigadeiro. Virou-se para mim, deu duas baforadas e perguntou: "Major, como vai a Força Aérea Brasileira?" Enquanto eu pensava o que responder, chegou o Negro Gregório com uma cuia de chimarrão e entregou-a a Getúlio por cima de seu ombro, sem merecer sequer um olhar do ex-presidente. Era o homem insignificante, mas de absoluta confiança. Guedes Muniz jamais chegou a ministro. E Estillac Leal viria a ser o primeiro Ministro da Guerra de Getúlio Vargas.

* * *

O Clube Militar era o teatro de operações das divergências entre os oficiais preocupados com a preservação de nossas riquezas – portanto temerosos da submissão do país à política econômica norte-americana – e, por outro lado, os oficiais simpatizantes do nazismo, agora derrotados, que aderiram de corpo e alma aos americanos, receosos da "comunização" que a União Soviética poderia representar. A guerra fria foi a grande responsável pelo radicalismo dentro das Forças Armadas.

Participei com todas as minhas forças dessa campanha. Ganhamos a eleição no Clube Militar e Getúlio Vargas a Presidência. As forças reacionárias, representadas por Eduardo Gomes e Eurico Dutra, levantaram a questão da maioria absoluta, mas predominou o resultado da eleição e Getúlio tomou posse. A partir daí, iniciou-se uma grande conspiração, que culminou com o suicídio de Getúlio Vargas, em 24 de agosto de 1954. A reação, orientada pela CIA, por intermédio do IBADE

e IPES[1], prosseguiu em campanhas subliminares e ostensivas, com a participação da Igreja Católica e organizações criadas para fins de doutrinação, com ampla penetração nas Forças Armadas.

Creio que havia um enorme receio de que se repetisse a "intentona" comunista de 1935. Na verdade, faltava a prática democrática e sobrava o recurso, sempre repetido, aos golpes militares. O anticomunismo tornou-se uma verdadeira indústria. Um dos responsáveis por essa política foi Carlos Lacerda, jornalista inteligente e mau-caráter, ex-comunista, com grande poder de persuasão, que assumiu uma liderança indiscutível entre jovens oficiais depois do famoso atentado que sofreu. Ele acabou coordenando algumas tentativas de golpe por intermédio dos oficiais jovens da Aeronáutica.

Foi nessa ocasião que pude retribuir a lealdade do brigadeiro Epaminondas. No auge da crise, procurei-o em sua casa, coloquei-me à sua disposição e sugeri que prendesse os brigadeiros golpistas. Como Ministro da Aeronáutica leal ao Presidente, desta forma ele poderia, a meu ver, barrar a conspiração. "Epa" me responde: "Agora é tarde, a conspiração já extrapolou, há altos oficiais do Exército envolvidos." Naquela noite, ao final de uma reunião com todo o ministério, na qual o Ministro da Justiça, Tancredo Neves, foi um dos poucos que enfaticamente apoiou o Presidente, Getúlio Vargas levantou-se lentamente e declarou: "Senhores Ministros, já que os senhores não decidem, decido eu." Foi embora e suicidou-se.

O brigadeiro Epaminondas me relatou essa última reunião com Getúlio quando me procurou, pouco tempo depois, pedindo ajuda. O Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, o brigadeiro Ajalmar Mascarenhas, havia proposto sua expulsão do Clube da Aeronáutica. "Epa" me perguntou se eu assinaria um mandado de segurança em favor dele, para evitar a expulsão. Não tive dúvidas, atendi ao pedido. Pelo menos naquela ocasião, o brigadeiro "Epa" não foi expulso do Clube da Aeronáutica. Eu fui.

* * *

---

1 **O IBADE (Instituto Brasileiro de Ação Democrática) e o IPES (Instituto de Pesquisa Econômica e Social) eram instituições financiadas pela CIA e que conseguiram eleger 65 deputados, formando o bloco "entreguista" do Congresso. O IBADE foi desmascarado pelo deputado Eloy Dutra, que veio a ser vice-governador do Estado da Guanabara durante o mandato de Carlos Lacerda.**

"*O Petróleo é Nosso*" foi a grande campanha popular em que ganhamos o rótulo de "comunistas". Nossos adversários dentro das Forças Armadas eram os oficiais que defendiam a privatização da exploração dos poços, do refino e da distribuição. Ficariam com o poder público a pesquisa e a perfuração. Isto é, a procura, a prospecção e a perfuração constituíam um investimento imenso, na expectativa de retorno do capital aplicado através do óleo extraído, do refino e da distribuição. Enquanto os inimigos da Petrobrás dispunham de todos os recursos para propaganda, utilizávamos nossos automóveis, gastando gasolina, para visitar casa por casa os antigos sócios do Clube Militar.[2] E conseguimos convencê-los. A Lei 2.004, de 2.10.1952, criou a Petrobrás, principal símbolo da defesa do interesse nacional. Em comemoração, todos os primeiros carros oficiais da Petrobrás tinham o número 2004 na placa. Fomos os verdadeiros criadores da Petrobrás, com sacrifícios enormes, e alguns anos de cadeia para vários companheiros oficiais.

Entre nós, os oficiais "comunistas" – cerca de 50 –, a maioria era do Exército, alguns da Aeronáutica, e só dois da Marinha. Na época, pelo menos, esta era a força mais conservadora: dizia-se que oficial de Marinha só precisava ler o regulamento disciplinar e os manuais inerentes ao navio. Não nos reuníamos com sargentos e praças nem se trocava qualquer palavra com subalterno sobre tema político. A vigilância sobre nós era cerrada.

Tenho saudades das reuniões de que participei quando oficial jovem, instrutor de vôo na Escola de Aeronáutica. Éramos quatro ou cinco que nos reuníamos, em casas alternadas, todas as semanas. Tínhamos a preocupação de nos tornar os melhores oficiais em todos os aspectos: eficientes, leais aos companheiros – superiores e inferiores hierarquicamente –, estudiosos dos regulamentos e da instrução militar, além de informados sobre política nacional e internacional.

As reuniões sempre começavam com uma explanação de meia hora sobre política internacional, feita por um de nós, a seguir outra sobre o quadro nacional e um relatório das atividades no Clube Militar.

---

2 **Minha mulher se queixa de que na sua quarta gravidez, quando rompeu a bolsa d'água, no dia 1.1.52, precisou da ajuda de Iracema Teixeira, grande amiga e esposa do então coronel-aviador Francisco Teixeira, meu companheiro, porque não tinha como explicar a outra pessoa, nem mesmo à irmã, a ausência do marido num momento tão especial.**

Jamais levantamos qualquer hipótese de golpe ou aliciamento para conspirações, muito pelo contrário. Éramos pela democracia plena, inclusive pela legalização do Partido Comunista. Ao final das reuniões, sempre ouvia do meu inesquecível amigo Francisco Teixeira uma reprimenda porque voava demais. "Ora, Teixeira, quem supre de material do Clube Militar todas as unidades por onde passa o Correio Aéreo Nacional?" "É, tens direito ao perdão." O coronel-aviador Teixeira destacava-se, na época, como membro da diretoria do Clube Militar, coordenando os debates em históricas assembléias, junto com o general Carnaúba. Também estavam a nosso lado os generais Horta Barbosa, Leônidas Cardoso, Felicíssimo Cardoso[3], Estillac Leal e vários outros.

Recordo-me de Mauro Vinhas, tenente-navegador, inteligente, um desenhista nato, que em nossas reuniões defendia o monopólio do petróleo com tal veemência que parecia estar entre opositores. Durante o governo Dutra, com o exagero do seu entusiasmo em um regime policial, acabou preso, em companhia de outros companheiros de farda da Aeronáutica. Foram condenados e, alguns, expulsos da FAB, como o Vinhas. Passou anos de amargura, trabalhando com artes gráficas, esperando dias melhores. Chegou a acreditar nas mudanças prometidas durante o governo João Goulart. Vinhas não resistiu à frustração do golpe de 64. Cortou os pulsos sem deixar uma palavra sequer de explicação.

Outra figura inesquecível foi Carlos Alberto Filgueira Souto. De poucas palavras, amigo de Francisco Teixeira desde a Escola Naval, hábil jogador de bridge, era mais ouvinte do que falante nas reuniões. Tinha um fino senso de humor. Certa vez, ao final de uma reunião, lá pelas 11 da noite, o Souto arremata: "Somos uns imbecis. Nós, da classe dominante, com todos os privilégios, estamos aqui reunidos para encontrar o caminho de perder todas essas regalias." Foi uma gargalhada geral.

Até mesmo o Paulo Malta, de pouco riso, não se conteve. O Malta era o mais jovem, um exemplo para todos nós. Ótimo profissional de vôo, era o primeiro a chegar nas reuniões num Citroën velho, de bateria fraca, que funcionava graças aos seus conhecimentos mecânicos e às muitas horas deitado embaixo da caranguejeira francesa. No governo JK, durante os levantes de Aragarças e Jacareacanga, o Malta foi peça importante na repressão aos golpistas.

3 **Pai e tio, respectivamente, de Fernando Henrique Cardoso.**

Príamo Ferreira de Souza, meu comandante na esquadrilha de aviões PT-19 dos Estados Unidos ao Rio de Janeiro, completava nossas discussões com seu sotaque de gaúcho de Alegrete, criador de ovelhas nas horas vagas. Não admitia que trocássemos Alegrete por Pelotas, considerava uma ofensa. Era o único instrutor de vôo da Escola de Aeronáutica nos idos da guerra que, após o expediente, voltava só, numa baratinha Chevrolet, porque os companheiros se recusavam a andar a 30 km/h, sua velocidade máxima e, ainda por cima, indo pela Barra da Tijuca.

Do Exército recordo-me da dedicação ao trabalho no Clube Militar de Donato, Araken, Pinto Guedes, Anacyr, Péricles, Júlio, todos expulsos pelo golpe de primeiro de abril de 1964.

Da Marinha tenho bem marcada na memória a posição corajosa do comandante Paulo Werneck Silveira. Em 1940, o Werneck, primeiro-tenente da Marinha, cogitou de cursar a Aviação Naval. Eu, "recém-brevetado", nos meus vinte e dois anos, dei-lhe uma forte injeção de ânimo e convidei-o para um vôo experimental. Fiz um vôo panorâmico, dia de sol, sobre o litoral recortado de praias vigiadas pelo Cristo Redentor. Queria entusiasmá-lo para tê-lo como companheiro da mesma arma.

Ele estava achando uma delícia e me disse: "Vamos ao nó da questão. Faça algumas acrobacias." "Acrobacia não é o cartão de visitas para quem quer experimentar os prazeres do vôo." "Quem sabe vou gostar." Fiz um *looping*, mais outro. Uma *chandelle*. Vôo de dorso. "Tire os óculos, feche os bolsos, aperte bem os cintos do assento e dos ombros, verifique se há alguma coisa solta próxima à sua cadeira e vamos lá."

Bisei cada manobra. Voltamos, pousei, saímos do avião com os pára-quedas ainda nas costas, calados. Eu aguardava a sua opinião. Antecipei-me: "Como é, Werneck, seremos companheiros na aviação naval?" "Há aviação militar sem acrobacia?" "Não." "Então prefiro que você me dê cobertura ao meu navio se entrarmos na guerra." Fiquei na minha Aviação e ele na sua Marinha. Entramos na guerra, ele na dele e eu na minha. Andamos juntos no Clube Militar. Por algumas vezes, ao longo das nossas vidas, recordamos esse encontro aéreo.

Capítulo 16

Minha Carmina

Eu me perdi no tempo. Os anos se passaram e eu sempre a me perguntar por você. Sei que você me criou de novinho até quatro anos. Lembro-me das suas mãos negras, do seu rosto retinto e do seu vestido de chita azul com flores brancas. Nunca me esqueci das intervenções a meu favor na hora das correadas. Dois fatos estão presentes na minha memória até hoje: um rato de cana que você assou e deu-me um pedaço para comer e um pirão de farinha de cajá que você fazia para as galinhas, mas que era dividido comigo. Foi você o meu primeiro amor.

Não sei por que meu pai mandou você embora e proibiu sua ida à nossa casa. Foi um dia maravilhoso quando, cedinho, no curral, o vaqueiro deu-me o seu recado: estava na casa do carpina Apolinário, em Pororoca, a um quilômetro de onde eu estava. Não pedi a ninguém, parti imediatamente, a pé, ao seu encontro. Um encontro próprio de um menino tímido e ameaçado, mas o meu primeiro encontro de amor. Olhei para você, fui acariciado pelas suas mãos alisando a minha cabeça e, em seguida, agarrei-me às suas pernas. Foi um momento de grande ternura. Esqueci-me do medo do meu pai.

Estou escrevendo tudo isso não sei por quê. Você não sabe ler, nem escrever, mas, naturalmente, pedirá ajuda a alguém. A minha idéia era escrever um bilhetinho dizendo: "Minha, estou ficando velho, tenho já bisnetos e cabelos brancos. Onde está você? Será que você está em algum lugar?" Mudei de idéia. Vou escrever uma carta e jogá-la para o ar,

quem sabe Minha, viva ou morta, não esteja mais ansiosa para saber de mim do que eu dela. Dela sei que se casou com Antonio Batista, caboclo calado, baixo, que matou, por ordem do coronel, um ladrão de cavalo, e morreu atropelado na cidade de Garanhuns, em Pernambuco.

E mais nada. Não sei até quando você me acompanhou por intermédio de outras pessoas. Cresci, estudei na fazenda com a filha de tia Yayá, Luizinha. Apanhei nas mãos muitas dúzias de bolos de palmatória. Mas fui à forra derrubando algumas vezes o pai dela, meu tio João de Carvalho, amarrando o capim luca que nascia nos dois lados do caminho e o encobria inteiramente. Aprendi a ler com cinco anos e depois segui para Quipapá, Garanhuns e Recife, em Pernambuco, Maceió, em Alagoas, e Rio de Janeiro. Entrei para a Aviação Naval, Ministério da Aeronáutica, fui até coronel, passei para a aviação civil, onde voei mais dez anos como comandante.

Tenho muito mais coisas para dizer, mas você não sabe ler, não conhece geografia, nunca viu elevador, desconhece asfalto, não há mais cajá para fazer pirão, nem rato de cana, porque as usinas de açúcar acabaram com eles. Não espero resposta, mas continuarei olhando para todas as negras de vestido de chita azul com flores brancas, chamando-as de "Minha".

Capítulo 17

Histórias clandestinas

1947. Francisco Teixeira é procurado por alguns políticos de oposição ao governo Dutra, que praticava toda espécie de perseguição a pretexto da ilegalidade do Partido Comunista. Teixeira veio então falar comigo, com uma tarefa muito complicada e urgente, garantiu. Imaginei uma daquelas operações do Clube Militar em campanha pelo petróleo. Nada de petróleo. Tratava-se do seguinte: a polícia andava à cata de um dirigente do Partido Comunista, porque sabia que ele estava na área do Rio de Janeiro. Só com apoio de militares ele teria chance de furar a malha montada, principalmente na barreira da polícia rodoviária. O Estado Policial ignorava o direito de ir e vir escrito na Constituição.

"Mas, Teixeira, eu sou ajudante de ordens de um brigadeiro, tenho expediente a cumprir. É bem verdade que posso voar à vontade para as escolas subordinadas à Diretoria de Ensino. Mas não gosto de misturar política com meus deveres militares, como vou fazer?" "Este é o problema, só você tem condições de resolvê-lo." "Quem é esse cara?" "Não sei." "E o nome dele?" "Não sei nem quero saber. Passo o problema *pra* você." "Se o cara é tão misterioso, como vou encontrá-lo?" "Isso é fácil. Amanhã, às quatro e cinqüenta e cinco da manhã, siga pela Rua Antonio Basílio, na Tijuca, cruzando a Rua Uruguai, exatamente nesta hora. Dobrando a esquina, caminhando em sentido contrário ao seu, vai estar um cidadão magro, bem vestido, de gravata, com uma pasta na mão. Cruze a Rua Uruguai, faça cento e oitenta graus, voltando, portanto, pela Rua Antonio Basílio, por onde vai estar andando o cidadão, pare ao

lado dele e abra a porta do carona. Aqui acabei tudo o que tenho a dizer, o resto é com você. Ah, ia esquecendo o fundamental. Você vai deixá-lo em Lorena. É só."

Dormi muito mal naquela noite. Como vou passar na barreira, e a identidade desse cara? Deve ser um pinta braba do Partido Comunista. Não tenho nada contra ele. Nessa circunstância, daria cobertura a qualquer um, desde que não fosse criminoso comum. Mas devo levar em conta a minha carreira. Capitão, casado, uma filha, às vésperas da segunda. É um risco muito grande. Não sou militante do Partido Comunista. Considero-me um aliado. Meter-me nessa é exagerar. E como vou passar na barreira... Tudo isso eu deveria ter dito ao Teixeira. Agora é tarde. Meu automóvel era um Austin 40, carro inglês que corresponderia ao nosso Fusca. Não existia a Rodovia Presidente Dutra. A estrada era de terra e com muita poeira. Por mais que corresse, seriam oito horas de ida e volta.

Às quatro da manhã já estava de banho tomado, barba feita, a cabeça fervendo de dúvidas. Como vou fazer na barreira? Fardei-me, identidade no bolso, entrei no Austin – morava nas Laranjeiras, bairro da zona sul do Rio de Janeiro –, e fui embora. Disse à minha mulher: "Vou me meter numa fria. Telefono pra você à tarde, quando chegar. Depois vou-lhe dizer onde fui. Complicação política." Cinco para as cinco, me aproximo da esquina da Antonio Basílio com Rua Uruguai, aparece o cidadão bem vestido de pasta na mão, não dava para ver detalhes porque o dia ainda trazia um resto de noite. Cruzei a Rua Uruguai, fiz cento e oitenta graus, parei ao lado dele, abri a porta e ele entrou calmamente. Só duas pessoas na rua, um entregador de leite e outro de pão. Naquela época, o leite era vendido em carrocinhas, em frascos de vidro, ou a entrega era feita diretamente na vasilha da freguesa. O pão era entregue de porta em porta e era comum o entregador, o padeiro, ter a chave do portão ou da entrada do edifício, para deixar o pão junto à porta.

"Bom dia." "Bom dia. Não quero saber o seu nome, não o conheço, mas preciso de um nome qualquer para passarmos a barreira." "André." "OK, André. Tem alguma identidade?" "Nenhuma." "Ótimo, assim não há hipótese de contestação. Se necessário, simule que está procurando em todos os bolsos a identidade e ouça calado minha recriminação pelo esquecimento. O policial não vai contestar o capitão."

Vamos rápido, quero exorcizar da minha cabeça o fantasma da barreira.

"Bom dia, minha identidade, capitão-aviador, este é meu co-piloto." "Boa viagem, capitão, vai comer muita poeira." "Estou acostumado."

Avançamos alguns minutos em silêncio. "Fácil demais, não foi, André?" "Gostei de ver o seu jeito brincalhão de dar a chave de galão no paisano." Cá com os meus botões: esse cara foi milico. Chave de galão e paisano só milico usa. Era para não saber quem era; então, esquecer o papo. Foram quatro horas e vinte na ida. O tempo passou rápido. O peso do risco que não me deixou dormir, passada a barreira naquela moleza, causou-me uma certa euforia. Quase não conversamos durante a viagem, para não entrarmos em especulações. O Austin comportou-se muito bem. "Lorena, André." "Que Deus te proteja." "Assim espero."

Desceu na plataforma da estação e nunca mais ouvi falar do André, mesmo porque era para esquecer. Levei quatro horas para voltar ao Rio. Às duas da tarde, estava eu na minha cadeira, na ante-sala do brigadeiro. Era hábito voar diariamente, viajando para as escolas, em vôo de experiência ou dando adaptação de vôo a algum oficial da Diretoria do Ensino. À noite, contei por alto à minha mulher parte do meu sofrimento, depois transformado em euforia. Tempo difícil.

"Teixeira, se quiser comprar um bom carro, compre um Austin. Hoje o meu deu prova de resistência, baixo consumo, rapidez, deixando-me totalmente despreocupado." "Meus parabéns."

* * *

Fui convidado em 1961 para uma visita oficial à União Soviética. O convite foi feito pela cúpula sindical, que tinha naquele país nível de ministério, com vasto poder e regalias. Todas as correspondências eram de sindicato a sindicato. Solicitei por escrito ao presidente da empresa onde trabalhava então, a Varig, licença e dispensa da escala de vôo para efetuar a viagem. O convite incluía visitas, alguns dias em Sotch, colônia de férias no mar Negro, exposição sobre a organização sindical na URSS e conhecimento do equipamento – aviões – da Aeroflot.

Era uma delegação de quatro membros, eu na chefia. Nessa delegação, dois eram do Partido Comunista. Tudo pronto, aguardávamos a chamada para o embarque no Rio, em avião da Air France até Paris e

pela Aeroflot de Paris a Moscou. Uma meia hora antes do embarque, chega no aeroporto do Galeão o dirigente do Partido Comunista Ivan Ribeiro, participante da rebelião de 35, quando era tenente-aviador, exuberante nos gestos e na simpatia. Discretamente, conversa comigo e me passa um papel que eu só deveria ler em vôo. Disse-me: "Só você pode tomar conhecimento do teor deste papel, que também não pode ser entregue ao endereçado sob as vistas de ninguém da delegação." Que mistério! Parece carta-prego...[1]

Durante o vôo, em momento adequado, pego o papel que estava em um envelope aberto e leio:

"Comandante Mello Bastos. Não é dirigente do Partido, sequer membro, mas aliado muito importante para nós. Peço que lhe dêem tratamento de dirigente, pois é da nossa absoluta confiança. Luiz Carlos Prestes."

Meti o envelope no bolso e resolvi usufruir das delícias do vôo, sem responsabilidade de comando, bebendo vinho francês e provando boas iguarias. Chegando a Moscou, fomos recebidos no aeroporto por uma representante da cúpula sindical, Eugenia Voitenko, e pelo intérprete Pavel, que também era poeta. Levaram-nos para o Hotel Moskva e, no dia seguinte, fomos apresentados aos principais dirigentes sindicais soviéticos.

Com dificuldade, aproveitei um instante ao lado do Pavel, dirigi-me ao representante do Comitê Central do Partido, Leontiev, e lhe fiz entrega do envelope, fora das vistas dos meus companheiros, conforme instruções do Ivan. Estes me perguntaram o que eu tinha falado com Leontiev: "Detalhes da nossa visita."

Nunca passei tão bem. Automóvel, intérprete, a companhia do Leontiev, que era a chave para abrir todas as portas, longa conferência com o Ministro da Aviação Civil, passagem aérea para todas as repúblicas, Balé Bolshoi, futebol, fábricas com automação e, finalmente, um tradicional jantar em Tbilisi, na Geórgia, onde pude conhecer o *Tamandá.*

A Geórgia, país integrante da ex-União Soviética e hoje independente, tem tradições regionalistas cultivadas mesmo depois da revolução de 1917. Aliás, o mais famoso georgiano foi Josef Stalin, nascido em Gori, cidadezinha minúscula perto da antiga capital da Geórgia,

---

1 **Antigamente, era como se chamava a ordem de operação que só podia ser aberta pelo militar a caminho da missão.**

Tiflis, hoje Tbilisi. Uma de suas tradições mais populares é o jantar com toda a família à mesa, tendo à cabeceira o *Tamandá,* patriarca a quem todos prestam o maior respeito e obediência.

O *Tamandá* convida os participantes a tomarem seus lugares. A mesa, retangular, com lugar para vinte pessoas, tendo ao centro as garrafas abertas de vinhos georgianos – os melhores da antiga URSS. Cessam as conversas. As comidas, como ondas, vão chegando à mesa. Todos se servem de vinho, sem limite. O *Tamandá* tem direito à primeira palavra para anunciar o tema da conversa. Ninguém pode abordar outro assunto. É permitido contestar a opinião do *Tamandá*, mas se ele desejar, encerra a discussão e muda de tema.

No jantar, do qual participei como convidado do diretor da Aviação Civil da Geórgia, o tema foi a possível liberdade dos comandantes presentes de criticarem a administração do diretor. O georgiano tem um senso profundo de humor. Naturalmente, o tema servia para simular divergências entre o diretor e os comandantes, o que permitia ao *Tamandá* exercer toda a sua autoridade, encerrando a discussão quando bem entendesse. Foi divertido. Através do meu intérprete, Pavel, tomei o partido dos comandantes, o que "obrigou" o *Tamandá* a intervir: "Mantenho toda a cordialidade e carinho que devo ao comandante Mello Bastos, nosso convidado especial que veio de tão longe, mas casso-lhe a palavra. Vamos agora falar de mulheres."

* * *

Sempre achei uma semelhança entre minha mãe e dona Alexandrina. Creio que pelo desprendimento e pela coragem.

Maria Alexandrina Pacca, diretora de escola primária no Rio de Janeiro, viúva, dedicava sua vida aos alunos e ao Partido Comunista. Conheci dona Alexandrina por intermédio da minha cunhada, Celeste, e de Edelena, ambas professoras e admiradoras de sua correção e dedicação à escola. Ficamos amigos. Ela sempre me falava, rindo, dos tombos que levou correndo da polícia nos comícios contra a ditadura de Vargas. Gorda, baixinha, uma senhora respeitável, dona Alexandrina usava um par de óculos fundo-de-garrafa que não adiantava muito. Sem enxergar um palmo à frente do nariz, substituía a pouca visão por uma fina audição.

Um baluarte. Acreditava nas transformações, sonhava com escolas, todas públicas, abarrotadas de crianças com livros, duas

refeições, prática de esportes, professores bem remunerados. Era sua utopia. Integrante da primeira delegação brasileira a visitar Cuba depois da revolução, contou na volta, com os olhos úmidos, que todas as crianças cubanas tinham agora direito a um litro de leite grátis por dia. Família pobre, irmão desempregado e tuberculoso, sobrinha perfilhada, dona Alexandrina era uma santa.

Certo dia, sem maiores explicações, ela me disse: “Vai haver um congresso do Partido Comunista aqui no Rio – clandestino, naturalmente –, e precisamos hospedar os delegados. Não pode ser em hotel. Tenho que arranjar lugar para cinco companheiros, cada um numa casa. E mais: o hóspede não pode conhecer o dono da casa nem ficar de conversa. Vai chegar à noite e sair antes das sete da manhã. Não me faça perguntas, por favor. Preciso que você receba um companheiro marítimo. Simplesmente me diga: sim ou não.” “Quando quer a resposta?” “Dentro de três dias.”

Por desencontros, não lhe dei a resposta no prazo de três dias. Mas a consulta que fiz a meus companheiros não deixou margem a dúvida: “De maneira nenhuma você pode hospedar esse cidadão. Ora, se nós, oficiais, dentro das Forças Armadas, não passamos uma palavra para fora do nosso círculo, como vamos nos envolver com marítimos paisanos? Negativo.”

Quinto dia, à noite, toca a campainha, abro a porta. Um cidadão baixo, com feições nordestinas, maleta na mão, dá boa noite e vai entrando: “Sou a encomenda de dona Alexandrina. Não se preocupe. Só vou dormir. Não vou deixar pistas. Essa maletinha vai me acompanhar sempre. Se não chegar até as oito da noite, é porque fui preso ou mudei de lugar. Muito obrigado pela acolhida.” “Seu quarto é este.”

E agora? Seja o que Deus quiser... “Olhe, Teixeira, o paisano está lá em casa.” “Você é maluco, não compareça às nossas reuniões durante um ano. Se houver novidades, mande Edelena avisar a Iracema.” A mulher do Teixeira, Iracema, também era colega de magistério de minha mulher. Fiquei um ano de “férias”, nada aconteceu. Nem a polícia do Filinto Müller soube da existência do Congresso...

“Dona Alexandrina, a senhora me deixou numa sinuca de bico.” Contei-lhe a história. Ela, com o sorriso doce que lhe era característico, apenas respondeu: “Quem cala consente.” Conservo no meu coração um espaço nunca preenchido, reservado a esses dois patriotas inconfundíveis, dona Alexandrina Pacca e brigadeiro Francisco Teixeira.

Capítulo 18

Varig: De militar a civil

A partir de 1949, os brigadeiros passaram a ter direito a um Beechcraft bimotor para o serviço que estivesse sob seu comando. Foi uma verdadeira caça aos capitães que soubessem voar por instrumentos e, de preferência, àqueles que dispensassem o co-piloto também habilitado a este tipo de vôo. Eu era um dos três na FAB que estava enquadrado nessas condições. Fui convidado a ser ajudante de ordens e fiquei por quatro anos como o único a voar o aparelho de n° 2.842. Perdi o direito ao repouso e aos fins de semana que habitualmente têm os milicos. Além das minhas funções em terra, eu fazia o Correio Aéreo Nacional e transportava constantemente políticos importantes, o Presidente da República, generais, enfim, as autoridades que, pela importância do cargo, tinham o privilégio de utilizar um avião da FAB pilotado por um major. Resumindo: virei aviador de luxo. Aquilo me desagradava. Recusei todos os oferecimentos que me fizeram, desde empréstimo da Caixa Econômica, transferência da minha mulher, professora, para uma escola mais próxima de casa, subcomando de esquadrões, cargo de adjunto de adido no estrangeiro, etc. Senti que seria o começo da corrupção. Resolvi dar um basta nisso tudo. Utilizei o meu direito de ex-combatente e pedi passagem para a reserva remunerada.

Pensei e decidi: vou para a Varig, agora não mais subsidiária do Sindicato Condor[1], desde que seja admitido como comandante. Dirigi-me

---

1 **No período entre as duas grandes guerras, três companhias aéreas operavam regularmente na América do Sul. Uma delas era o Sindicato Condor, alemão, através da subsidiária Varig, que o bom humor gaúcho dizia significar "Vários Alemães Reunidos Iludem Gaúchos", e que surgiu em 1927. Havia também a Air France, com o nome de Latecoire, e depois veio a Panair, subsidiária da Pan American.**

ao gabinete do Diretor da Aeronáutica Civil, meu amigo Major-Brigadeiro Raymundo Aboim. Brigadeiro, se o senhor quiser continuar voando comigo, só de passageiro da Varig. Não vou permitir que você saia da FAB para ir para a aviação comercial. Pois bem, é o senhor, que conhece minhas qualificações profissionais, que vai me dar uma carta de apresentação ao senhor Ruben Berta, presidente da Varig, dizendo quais são as minhas pretensões. É uma decisão? É. Escreva a carta que assino. Não. O senhor escreve ou manda escrever, assina, envelopa, cola, não quero conhecer o conteúdo. Amanhã lhe darei a carta. Fui para Porto Alegre, sede da empresa. Depois de ler duas vezes a carta, Ruben Berta apresentou-me ao Departamento de Ensino da companhia, onde por três dias fiz todos os exames. Com o número 58, o último comandante, funcionário de matrícula 5.003, ingressei na Varig.

A empresa funcionava sob rigoroso controle de Ruben Berta, um trabalhador obstinado, inculto, autoritário. Impulsionado por gaúchos ilustres como Oswaldo Aranha, Leonel Brizola e outros, cortou as amarras regionais, estendeu-se por todo o território nacional e para a América do Norte. A Varig foi absorvendo várias empresas aéreas regionais, formadas com aviões Douglas de sobra de guerra dos Estados Unidos e, com elas, as concessões das linhas. Tornou-se a empresa mais forte do país, com um parque de manutenção qualificado, pessoal categorizado, comandantes treinados num padrão rigoroso aqui e nos Estados Unidos. A sua desenvoltura foi tal que a alta administração chegou a estabelecer entendimentos com o grupo da Panair, e também com a Vasp, objetivando o controle total da aviação comercial.

Logo depois da morte de Getúlio, em agosto de 1954, o brigadeiro Eduardo Gomes, Ministro da Aeronáutica no governo Café Filho, e o coronel senador Napoleão Alencastro Guimarães, Ministro do Trabalho, arregimentaram alguns comandantes na aviação comercial – coronéis da reserva da FAB, como eu – para criarem um sindicato só de comandantes, com o claro objetivo de cindir o Sindicato dos Aeronautas. Em virtude do meu passado de lutas no Clube Militar e no Clube da Aeronáutica, esses comandantes, meus colegas e alguns amigos, convidaram-me para ser candidato a presidente do novo Sindicato Nacional dos Pilotos de Linha Aérea. Simultaneamente fui procurado pelo líder dos aeronautas, comandante Fernando Arruda, da Panair, para fazer frente ao novo sindicato. O Ministro do Trabalho consumou a

criação do Sindicato dos Pilotos e tivemos de disputar em eleição a direção do novo sindicato.

Até então eu não era sequer filiado ao Sindicato dos Aeronautas. A partir desse golpe de gabinete, resolvi participar ativamente do movimento sindical. Além da presidência desse sindicato, conseguimos, ao término do mandato(já no governo Juscelino), extinguir o sindicato elitista e reintegrarmos todos os aeronautas – inclusive comissários, rádio-operadores, e não só os pilotos – ao Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Nessa época não existia regulamentação profissional, direito à aposentadoria, nem mesmo escala de vôo semanal. Éramos avisados diariamente, por telefone, das atividades do dia seguinte. Os acidentes aconteciam com freqüência. Uma Comissão Parlamentar de Inquérito constatou falhas profundas na estrutura da grande maioria das empresas. A Varig não estava no rol da desorganização, mas também não reconhecia de público o caos nas concorrentes.

Tive problemas desde o início com o presidente da empresa, o nazista Ruben Berta. Primeiro, ele tentou me intimidar. Em seguida, fez-me ameaças. Não obtendo resultados, resolveu me cortejar. Chegou a me convidar para chefiar o setor de operações da empresa no Rio, mas imediatamente recusei o convite. Nesse período conseguimos uma regulamentação profissional que representava um freio no arbítrio das empresas. Eu não só cumpria fielmente a regulamentação, como exigia, por parte das empresas, seu cumprimento. Cheguei a exagerar, mandando desembarcar dez quilos de excesso de carga.

Passados dois anos na Varig, eu já na presidência da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e comprometido com o movimento sindical que não aceitava ordens do Ministério do Trabalho, fui escalado pela empresa para ir aos Estados Unidos buscar um avião Convair que a Varig tinha comprado. Como meu primeiro-oficial, designaram o comandante Joaquim von Westarp. Nascido no Brasil, filiado à juventude nazista, ele servira ao nazismo durante a guerra, como intérprete.

Partimos para os Estados Unidos. Ele, creio, habituado à espionagem, comportou-se como um verdadeiro companheiro. Educado, solícito, concordando com minha atuação à frente da Federação, fez-se meu amigo. Eu, político, habituado a ser espionado, portei-me cordialmente, ouvindo

tudo e falando só o que me convinha. Voamos de Nova York ao Rio sem que ele fizesse uma etapa sequer. Fiz todas, porque ele alegou não se sentir em condições emocionais e técnicas para pilotar. Estava assim caracterizada a sua missão, indo comigo aos Estados Unidos. O Westarp exercia, na época, a chefia de operações em São Paulo.

Alguns dias após a nossa chegada, ele me procurou e me transmitiu um convite do Ruben Berta para um cargo de diretor na Varig. Eu tinha ascendido bastante na escala hierárquica sindical e por isso, creio, o suborno também subiu. Agora, era para diretor da empresa. Mais uma vez o Berta recebeu a minha recusa. Dessa vez, acredito, ele se convenceu de que minhas atividades sindicais não estavam à venda.

Parte 2

A MILITÂNCIA

Capítulo 19

Campanha da legalidade

"Atenção, senhores passageiros, o Presidente da República, senhor Jânio Quadros, acaba de renunciar." Foi um rebuliço total dentro do avião. Eu pilotava um Super Constellation da Varig, do Rio para Uberaba, em Minas, num vôo fretado por criadores de gado zebu, a caminho de uma exposição. Dia do soldado, 25 de agosto de 1961. Ouvi a notícia no rádio e imediatamente liguei o autofalante para transmiti-la aos passageiros. Todos queriam saber mais, como seria, quem iria assumir, a posição das Forças Armadas, qual o clima em Brasília. Mas ninguém sabia nada, uma surpresa total.

Terminados os festejos em Uberaba, já bastante tumultuados, voltamos para o Rio de Janeiro. Fiquei preocupado com a posição que deveria assumir, como oficial da reserva, sabendo do apoio da FAB a Jânio Quadros. Eu, pessoalmente, tinha apoiado a campanha à presidência do adversário de Jânio, o marechal Lott, por suas posições nacionalistas. Mas, uma vez eleito, era ele o presidente. E, nessa condição, até me chamou uma ocasião a Brasília, aonde fui com mais quatro companheiros, para discutir a regulamentação da profissão de aeronauta. Eu era o presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e Jânio queria viabilizar uma linha aérea que desse a volta ao mundo, o circuito fechado Rio–Moscou. Pela regulamentação em vigor, não se podia voar vinte e quatro horas seguidas, com uma tripulação dormindo enquanto a outra pilotava. Nada chegou a ser decidido, porque ele renunciou pouco tempo depois.

Com a renúncia, Jânio Quadros queria repetir o que Fidel Castro fizera em Cuba – aliás, ele ouviu essa versão do próprio Fidel – e De Gaulle na França: retornar com todos os poderes ditatoriais. Mas não deu certo. O Congresso aceitou imediatamente a renúncia. Esperando ainda uma reação favorável, Jânio pegou um avião militar e foi para Cumbica, em São Paulo. O governador Leonel Brizola ainda tentou socorrê-lo, oferecendo o apoio do Rio Grande do Sul. Jânio Quadros não foi para lá e perdeu a Presidência da República.

O desdobramento da renúncia foi a crise em torno da posse do vice-presidente. A direita não queria de jeito nenhum que o Jango assumisse, o que era muito mais grave do que hoje em dia, já que a eleição para vice também era majoritária. João Goulart tinha vencido nas urnas o candidato da UDN, Milton Campos, jurista de grande prestígio nacional. Dante Pelacani, do Comando Geral do Trabalhadores – CGT –, foi um dos que, em São Paulo, se empenhou na criação da chapa Jan-Jan, Jânio-Jango, que acabou não vingando.

Foi uma época de grande efervescência política. Eu participava da Frente de Mobilização Popular, na qual nos reuníamos com deputados que também integravam a Frente Nacionalista dentro do Congresso. Eram mais de cem deputados, decididos a não permitir um golpe militar. O clima de agitação era muito grande. Todos conspiravam: a direita, no poder, com Jânio, os grupos de esquerda, de centro. Era reunião na União Nacional dos Estudantes – UNE, manifestações de solidariedade ao povo do Vietnã, de Cuba, era congresso em Brasília contra o IBADE.

Apesar de ser da UDN, Jânio Quadros adotou uma política externa avançada, queria estabelecer relações com todos os países do mundo. Visitou Cuba, por exemplo, logo depois da revolução, e até condecorou Che Guevara no Brasil. Não se sabe até onde houve malícia do Jânio mandando Jango à China numa visita comercial. O fato é que renunciou exatamente nesse momento. Os três ministros militares[1] assumiram, na prática, o poder, enquanto se preparava o presidente da Câmara, Ranieri Mazzilli, para ocupar o governo transitoriamente. Mas, para isso, tinham que depor o vice-presidente, que não fora eleito a reboque do Jânio. Jango volta da China, passa pelos Estados Unidos, tem, inclusive, uma entrevista com Kennedy e vai para Montevidéu, a conselho do Brizola.

---

1 **Almirante Silvio Heck, da Marinha; general Odylio Denys, do Exército; e brigadeiro Gabriel Grum Moss, da Aeronáutica.**

Fui o piloto da Varig escolhido para buscá-lo em Montevidéu. A empresa é gaúcha e contava com a proteção do Brizola. O deputado Tancredo Neves, já na época com grande influência e muito ponderado, tinha ido a Montevidéu conversar com Jango. E o convenceu de que ele deveria assumir a Presidência num regime parlamentar, como uma solução de momento. Jango, em princípio, concordou, e veio para Porto Alegre. Foi recebido no aeroporto por uma multidão enorme e por Brizola, contrário a aceitar, por pressão dos militares, qualquer solução negociada.

A atuação de Leonel Brizola com a Cadeia da Legalidade foi decisiva para a posse de João Goulart. Ele arregimentou todo o Rio Grande, estava disposto até a deslocar tropas e mobilizar a polícia. Conseguiu, inclusive, convencer o general Machado Lopes, comandante do 3°. Exército, a aderir à campanha. Se necessário, partiria para a guerra civil. Pela cadeia de rádio que se formou, o Brasil inteiro foi convocado: todas as forças populares e democráticas deviam se organizar para assegurar a posse do vice-presidente.

Depois de deixar Jango em Porto Alegre, voltei para o Rio de Janeiro como tripulante extra num avião da Varig. Em São Paulo, faltou o comandante de um vôo que ia para Belém e me perguntaram se eu poderia substituí-lo. Sim, posso. Chegando ao Galeão, fui convidado a me apresentar ao comandante da Base Aérea, coronel Manuel Vinhais. O convite foi feito por um amigo, abaixo de mim na hierarquia militar, que veio armado, num jipe com mais dois militares. Respondi em tom de brincadeira, porém em linguagem militar: "Olhe, sua patente é fraca para me prender. Então você volte e diga ao comandante para mandar um mais antigo do que eu." Ainda puxei sua pistola. Mandaram um oficial mais graduado e então me apresentei à Base.

Eram cerca de nove da noite. Estavam todos os oficiais reunidos na sala. Um silêncio total quando entrei. Mantive o tom irônico: "Há um enterro aqui, um velório? Acho bom vocês irem pra casa. Não estão sabendo de nada? O presidente da República é o João Goulart, o primeiro-ministro é o Tancredo Neves, isso já está resolvido. Se alguém tem dúvida, é bom sair de fininho *pra* não ser preso." "Nós o chamamos aqui para conversar, não para prendê-lo" – desculpou-se o coronel Vinhais. "Se as coisas estão como você está dizendo, então vamos mandar levá-lo para o Santos Dumont, de avião." "Quem vai me levar? Na mão de nenhum de vocês eu vou. Não vou botar minhas dezessete mil horas de vôo na mão de um barbeiro..."

"Não, quem vai é o capitão, cartão verde, devidamente credenciado", garantiu o coronel.

E realmente me mandaram levar num Douglas, um C-47, para o Santos Dumont. Quando chegamos lá, o coronel, chefe do Estado-Maior, mandou-me para casa no seu automóvel. Eu sabia que todos estavam de prontidão, uniformizados e armados, nos quartéis. Quanto ao meu vôo, o da Varig, continuou no dia seguinte com outro comandante.

* * *

Com o Brizola abrindo a Campanha da Legalidade, pus minha farda de comandante, fui para o aeroporto, entrei no avião da Varig è disse ao piloto: "Vou para Porto Alegre de tripulante extra. Põe meu nome aí." Ele não discutiu. Em Porto Alegre, fui direto para o Palácio Piratininga e procurei o Brizola. Disse que estava à sua disposição na campanha pela posse do Jango. Não tínhamos intimidade, mas já havíamos conversado em várias ocasiões. Brizola voava sempre pela Varig. Conhecia minhas posições políticas e minha atuação no CGT.

Os golpistas chegaram a articular uma ação desesperada: a "Operação Mosquito", tentativa da FAB de derrubar o avião do Jango quando chegasse a Brasília, já para tomar posse na Presidência. Quem organizou essa operação foi um amigo meu na época, hoje brigadeiro, Márcio César Leal Coqueiro. Por falta de condições políticas, a "Operação Mosquito" não deu em nada. João Goulart finalmente assumiu e começou um governo que poderia ter mudado os rumos do país.

Capítulo 20

O Comando Geral dos Trabalhadores

Em 1961, os funcionários das empresas mistas do governo, como os ferroviários e o pessoal da orla marítima, entraram em greve pela paridade salarial com os funcionários civis e militares. O sucesso do movimento levou à criação do Pacto de Unidade e Ação – PUA, dirigido por Oswaldo Pacheco, antigo líder estivador. O PUA passou a representar todas as entidades filiadas – ferroviários, estivadores, arrumadores, marinheiros, portuários etc.

Simultaneamente, constitui-se no então Estado da Guanabara a Comissão Permanente das Organizações Sindicais – CPOS, que reunia inúmeros sindicatos sob a liderança do Sindicato dos Têxteis, à frente Hércules Corrêa. Outras organizações sindicais, com uma posição semelhante em torno de objetivos políticos reivindicativos, manifestavam-se através das federações às quais estavam filiadas, entre as quais, a Federação dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, a Federação dos Ferroviários, a dos Portuários.

Até os intelectuais criaram uma associação, o Comando Geral dos Intelectuais – CGI. Grupo prestigiado por figuras de grande destaque no meio cultural, com nomes como os meus amigos Álvaro Lins, Ênio Silveira, Clóvis Ramalhete, o poeta Moacyr Felix e muitos outros.

Ao derrotarmos os pelegos tradicionais que Getúlio Vargas deixara para João Goulart, passamos a contar também com a poderosa

Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria – CNTI, com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Estabelecimentos Bancários, a forte e crescente Confederação dos Trabalhadores na Agricultura e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, da qual eu era diretor.

Em suma, o CGT era a soma de todas as organizações sindicais que não queriam a tutela do governo e que lutavam pela modificação da Consolidação das Leis Trabalhistas, a CLT. Em pouco tempo, a CLT se transformaria na grande bandeira de luta da classe trabalhadora. O CGT sentiu a necessidade de estruturar uma organização dirigida pelos líderes sindicais de maior representatividade. Criamos, em nível nacional, um Secretariado composto por onze membros – Clodsmit Riani, Dante Pelacani, Paulo de Mello Bastos, Severino Naino Schnaipp, Oswaldo Pacheco, Aloisio Palhano, Hércules Corrêa, Rafael Martinelli, Alfredo Nunes, Osmildo Stafford e Lindolfo Silva. Quando necessário, éramos substituídos por suplentes, que regularmente participavam das reuniões.

No meio sindical, havia uma prática democrática de todos participarem intensamente das decisões. Em geral, as divergências eram resolvidas nas discussões e não nas votações. Por isso, tínhamos companheiros que praticamente integravam o CGT: Demistóclides Batista, Roberto Morena, Othon Canedo Lopes, Paulo de Sant'Anna Machado, Humberto Menezes, Ubaldino Santos, José Paulo da Silva, Pereirinha, Helmício Fróes e muitos outros. A presidência era exercida pelo Riani. Os entendimentos políticos eram feitos por quatro secretários: Dante Pelacani, Paulo de Mello Bastos, Oswaldo Pacheco e Hércules Corrêa. Não me lembro de qualquer negociação que não tenha contado com a presença dos quatro.

A luta maior do CGT era no campo das reformas de base, passando, é claro, pelas reivindicações mais imediatas. Diariamente realizávamos, em vários pontos do país, assembléias, debates, comícios, conferências. Os trabalhadores, quase todos, fechavam com a gente. Diante de tanta força e representatividade, é claro que a CIA não ficou parada. Criou uma organização sindical, a FTP – Federação Trabalhista Progressista –, sem nenhum trânsito entre os trabalhadores mas com muito dinheiro. Usava rádios, jornais, revistas e até televisão em campanha contra o CGT, chamando-nos de "comunistas". Esta era a tecla.

Capítulo 21

Um encontro dramático

"Eu sou o presidente, mas este país é uma republiqueta de banana, o americano me derruba por telefone."

Jango nos disse isso na Granja do Torto, residência oficial em Brasília, quando convocou o CGT para discutir a formação do novo ministério. Ele tinha acabado de vencer, por maioria esmagadora, o plebiscito entre presidencialismo e parlamentarismo, isolando os golpistas que queriam enfraquecê-lo. O apoio do CGT, representando os trabalhadores que lutavam pelas reformas de base, foi decisivo para essa vitória. Por isso o presidente nos convidou. Fomos os quatro secretários do CGT para entendimentos políticos: Dante Pelacani, Oswaldo Pacheco, Hércules Corrêa e eu. Mas quase desistimos.

Durante o vôo para Brasília, onde nos encontraríamos com o presidente, ouvi pelo rádio o anúncio do novo ministério. Eu estava viajando na cabine do avião, a convite do meu amigo, o coronel Nilo Kurtz. Tinha sido uma ducha fria. A vontade era de desistir do encontro. Chegando a Brasília, porém, depois de analisarmos a situação, decidimos ir à Granja do Torto. O presidente estava terminando uma audiência com um general e tivemos que aguardar alguns minutos.

Mal entramos na sala, todos com cara de enterro, Jango nos comunicou: "Saiu daqui agora um general e eu não o convidei para jantar. Convido vocês porque são meus amigos." "Mas, Presidente, estava combinado que seríamos ouvidos antes do anúncio do novo ministério,

e já conhecemos todo ele pelo rádio!" "Vocês aceitam, após o jantar, uma conversa de *pontapé de canela* entre nós cinco?"

Concordamos. Coube a mim a primeira pergunta: "Por que o senhor nomeou o General Kruel Ministro do Exército, um general reconhecidamente de formação nazista?" "Porque ele é meu amigo e compadre. E também porque a minha política no meio militar é colocar nas grandes unidades comandantes da minha confiança. Ministro é cargo político. A força está nas grandes unidades."

Discutimos todos os temas políticos da época, especialmente as reformas de base, tão exigidas pelo povo. O presidente questionou a posição do CGT contra a intervenção na Guanabara, a sua ativa participação na Frente de Mobilização Popular e disse que estávamos radicalizando, ou seja, acelerando o processo que desembocaria na Assembléia Constituinte e a implantação das reformas que o país estava a exigir. De nossa parte, reclamamos da política de prestigiar os pelegos no meio sindical, da tolerância ante o capital estrangeiro, da morosidade na encampação das refinarias de petróleo e na nacionalização da indústria farmacêutica. Reafirmamos a necessidade de sanear a aviação comercial com a criação da Aerobrás e de promover as reformas agrária, tributária, de ensino etc. Reclamamos também da conspiração ostensiva no meio militar, com vários oficiais nacionalistas sem função ou sob o comando dos conspiradores. Pedimos voto para os soldados e analfabetos. Pedimos o reconhecimento do CGT.

O Presidente voltou-se para o deputado Hércules Corrêa e perguntou: "Quantos mandatos você tem?" "Estou cumprindo o segundo." "Tome nota: você precisa de mais três mandatos para chegar aonde estão querendo. O ritmo de vocês é bem mais acelerado do que o meu. Assim não podemos caminhar juntos e talvez eu tenha que me colocar contra vocês. Sou o Presidente da República, porque tenho as condições necessárias, no momento, exigidas pela maioria do povo. E o povo não deseja que as reformas sejam implantadas com essa rapidez."

Parou um minuto e continuou: "Vocês estão equivocados, a reação brasileira é muito mais forte. O nosso país é uma republiqueta de bananas. O americano me depõe por telefone. Vocês não têm idéia de como o embaixador fala com o Presidente da República. Vejam a renúncia de Jânio."

Um homem que diz isso não almeja o poder por si só. Jango se sentia exercendo uma missão. Foi um encontro dramático. Ouvimos da maior autoridade do país queixas, lamúrias e pedido de apoio. Percebemos que tínhamos um aliado fraco e cercado. A partir daquele encontro, procuramos fortalecê-lo para que fosse nosso aliado, e não adversário, como vinha sendo desde a sua posse.

Capítulo 22

Almoço indigesto

Elogio constante na Folha de Alterações de 10.8.1951, do Major Aviador Paulo de Mello Bastos:

A 28.2 foi público ter sido louvado pelo Exmo. Sr. Mal. Brig. Antonio Guedes Muniz, ao deixar as funções de Diretor Geral do Ensino, nos seguintes termos: "Louvo o Major Paulo de Mello Bastos, pela sua inteligência clara de nortista e sua lealdade invulgar aos seus Chefes, bem como pelas excepcionais qualidades de piloto que possui, aliada ao senso de prudência e responsabilidade, visando ainda ao aperfeiçoamento constante a que sempre se dedica."

Em 1949, fui convidado para ser ajudante-de-ordens do major-brigadeiro engenheiro Antonio Guedes Muniz. Os brigadeiros não pilotavam, mas precisavam fazer um determinado número de horas de vôo como tripulantes; então foram escolhidos os capitães habilitados ao vôo por instrumentos que dispensavam a cooperação de outro oficial aviador – era o meu caso –, para constituir dupla com eles nos aviões Beechcraft, à disposição dos comandos.

Uma figura humana agradável, inteligente, ambicioso e carente de destaque. Engenheiro formado na França, Muniz projetou na década de 40 um avião de treinamento que tomou o seu nome. Designado para implantar a Fábrica Nacional de Motores por Getúlio Vargas, na fase de ditador, criou um canal de acesso a ele que o estimulou a pleitear a pasta da Aeronáutica, quando retornou à Presidência da República após os tristes quatro anos de governo do marechal Dutra. Desatendido em sua

pretensão, foi um dos articuladores da conspiração que levou Getúlio Vargas ao suicídio.

Nessa época, eu estava passando para a reserva da FAB e discordava totalmente das posições políticas do brigadeiro Guedes Muniz. Entretanto, o nosso contato diário de alguns anos criou uma amizade ponteada de divergências políticas, mas afetiva por parte dele. Discutíamos bastante sobre as campanhas do Clube Militar, das quais eu participava ativamente.

Desde 1955 eu atuava no Sindicato dos Aeronautas, como diretor eleito, e integrava o quadro de comandantes da Varig, depois de passar para a reserva. Em 1963, o movimento sindical brasileiro reivindicava para os trabalhadores o lugar que lhes era devido no quadro político. Eu acumulava a presidência da Federação dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, uma das diretorias da Confederação dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, e ainda era secretário do Comando Geral dos Trabalhadores, o CGT. A luta era estimulante e arriscada.

Os secretários do CGT atuavam umas dezoito horas por dia. A reação estava apavorada. A Embaixada Americana tinha mobilizado a CIA e seus agentes brasileiros, a Igreja lançara no comando feminino o padre Peyton, um conhecido agente da CIA. O empresariado retrógrado havia acionado com imensos recursos o IPES, enquanto o IBADE articulava os 65 deputados federais, que elegera com dinheiro das multinacionais, para denunciar da tribuna da Câmara uma grande conspiração comunista, comandada pelo CGT e pelo governo Jango. Nós respondíamos com a mobilização dos trabalhadores.

Nesse clima e nesse calor, recebo um telefonema do brigadeiro Guedes Muniz, convidando-me para um almoço na Maison de France. Aceitei o convite. O encontro foi extremamente cordial. Um encontro de dois amigos que por três anos conviveram no dia-a-dia e, juntos, voaram mais de mil horas. Rememoramos os bons momentos e os "apertos" dentro de Cb's[1] durante os vôos. Sentamo-nos à mesa após um aperitivo. Como bom *gourmet*, ele fez a sugestão, sem dispensar o vinho *Anjou Rosé*. Pressenti que o objetivo era uma séria conversa política.

---

1 **Jargão de aviação para os *Cumulus Nimbus*, nuvens pesadas carregadas de chuva que provocam grande trepidação no avião.**

O brigadeiro começou justificando nossa conversa como uma tentativa de resguardar o amigo dos dissabores que se prenunciavam. Ressaltou meu patriotismo, o sacrifício nas campanhas do Clube Militar, minha reconhecida lealdade aos meus comandantes militares quando estava na ativa, minha sólida constituição familiar e a inteligência clara e linear entre nós dois, alagoanos. Em seguida, desenvolveu os fundamentos do Movimento do Rearmamento Moral de que fazia parte. Levou aos píncaros as qualidades do general Hugo Bethlem, chefe do Rearmamento Moral no Brasil. Caracterizou esse movimento como apolítico, sem orientação religiosa, interessado exclusivamente em reconduzir a humanidade ao amor e à fraternidade, dois elementos indispensáveis à paz e ao entendimento entre os povos. Fez algumas revelações da conspiração contra a "subversão", sem citar nomes ou datas.

Para mim, nada era novo no que ele dizia. Eu não falava. Só ouvia e bebia o *Anjou Rosé*. Investiu contra a honra de Jacqueline Kennedy, mostrando que o Rearmamento Moral não tinha vinculação com os poderosos norte-americanos. O Rearmamento tinha condenado publicamente o comportamento de Jacqueline, disse-me o brigadeiro. Finalmente, abriu a guarda e disse-me: "Você, com a sua inteligência e cultura, não deve nem pode estar no meio de operários, como secretário do CGT, participando de agitação. O seu lugar é uma posição da qual, com todos os cordões nas mãos, comande todos os trabalhadores dentro de uma orientação política que nos reconduza à ordem e ao trabalho."

Fiquei pasmo. Era o convite de um líder da conspiração para que eu passasse para o lado dos meus adversários, em troca do Ministério do Trabalho. Rapidamente, pensei em dar o recibo como tendo entendido a mensagem. Mas o convite tinha várias saídas para despistar sua verdadeira finalidade. Respondi, lamentando a posição dele e reafirmando a minha.

Degustei o pato à Califórnia e o vinho. Despedi-me cordialmente.

Capítulo 23

Sargentos e marinheiros

Em 63, todos conspiravam, inclusive quem estava ao lado do presidente João Goulart. Uma dessas conspirações ficou conhecida como a Revolta dos Sargentos. Foi um movimento localizado em Brasília, quase só da Aeronáutica e controlado em apenas um dia, mas que teve enorme repercussão justamente por ser de sargentos, e não de oficiais. A história da República Brasileira é uma seqüência de golpes militares, sempre liderados por oficiais: a própria Proclamação da República, o movimento tenentista de 1922, a chamada Revolução Constitucionalista de 24, a Coluna Prestes. Mesmo a revolução burguesa de 30, com a liderança civil de Getúlio Vargas, era apoiada nos oficiais das Forças Armadas. Até então, só a Revolta da Chibata – do marinheiro João Cândido, em 1910, contra o castigo físico na Marinha –, havia abalado a firme noção de hierarquia militar.[1]

Uma das lideranças do movimento foi o sargento Antonio Garcia, do Exército, deputado federal pelo PTB, por sinal o partido do Jango... Mas, na verdade, os sargentos foram instrumento de uma conspiração civil, de extrema-esquerda, com grande participação da ala radical do

---

1 **O historiador e general Nelson Werneck Sodré, em vários de seus livros, defende a posição dos oficiais, particularmente os do Exército que, segundo ele, nunca conspiraram para se apossar do poder, mas terminavam tendo em mãos o desenlace do processo, como na Proclamação da República. Conta-se que o marechal Deodoro se recusou inicialmente a participar do golpe, mas acabou assumindo o poder depois de se queixar: "Sou tão amigo do Imperador que, se eu comunicar a ele que foi deposto, vamos chorar juntos."**

PCB, em que se destacavam Carlos Marighela[2] e Nelson de Souza Alves[3]. A intenção do movimento não era "esquerdizar" o governo do Jango, era mesmo derrubá-lo. Fui convidado, como representante do CGT, a uma reunião na casa do deputado Max da Costa Santos, na Rua Senador Vergueiro, no Flamengo. Queriam envolver o CGT na conspiração dos sargentos, mas nós nos recusamos a participar. O Max era do Partido Socialista Brasileiro e um grande aliado do Brizola. Na época, até o chefe da Casa Civil, Darcy Ribeiro, tinha conhecimento, não só dessa, como de várias outras conspirações de esquerda. Algumas ele minimizava, outras achava que mereciam cuidado.

Na verdade, a Revolta dos Sargentos foi uma tentativa localizada e frustrada, porque os verdadeiros líderes (civis) ficaram de fora, para ver no que ia dar. E deu no que deu: foram todos presos e acabou a revolução dos sargentos. Os que tiveram participação marcante sofreram punição. Vários desses sargentos se exilaram no Uruguai depois do golpe de 64, e vieram a constituir o MNR, Movimento Nacionalista Revolucionário. Esse grupo tentou organizar uma coluna guerrilheira na Serra de Caparaó, Minas Gerais, uma das muitas iniciativas armadas – que mal saíram dos planos – para derrubar a ditadura.

* * *

O CGT era sempre solicitado a se manifestar, pelo grande poder de mobilização que tinha. Por conta disso, participamos ativamente da Rebelião dos Marinheiros, em fevereiro de 64. Depois da Revolta da Chibata, foi a maior mobilização de praças, na História, tentando mudar a estrutura elitista da Marinha. A revolta começou na Associação de Cabos e Marinheiros. Com o apoio do vice-almirante Cândido Aragão, comandante do Corpo de Oficiais dos Fuzileiros Navais, centenas de marinheiros se rebelaram e abandonaram os navios, dispostos a conquistar o direito de associação e algumas liberdades civis, como a de se casar e estudar, além de quererem a revisão dos planos de carreira. Ocuparam a sede do Sindicato dos

---

2 Carlos Marighela rompeu com o PCB logo depois do golpe de 64, participou do Congresso da OLAS (*Organización Latinoamericana de Solidaridad*), em Cuba, em 1966, vindo a organizar a ALN, Aliança Libertadora Nacional, uma das principais organizações clandestinas armadas do final dos anos 60. Apareceu fuzilado dentro de um fusca, numa rua de São Paulo, em 4 de novembro de 1969. Consta que foi morto pelo delegado Sérgio Paranhos Fleury, conhecido torturador da Operação Bandeirantes.

3 Nelson de Souza Alves veio da Polícia Militar do Espírito Santo, foi militante antifascista nas Brigadas Internacionais da Revolução Espanhola de 1936, e sempre defendeu a conquista do socialismo pela luta armada.

Metalúrgicos do Rio, na Rua Ana Néri, em São Cristóvão, e fizeram do auditório uma assembléia permanente, o mesmo auditório em que o astronauta soviético Yuri Gagárin tinha sido recepcionado dois anos antes. À frente do motim estava o cabo José Anselmo dos Santos, figura controvertida que, anos mais tarde, seria responsável pela delação e morte de dezenas de companheiros na luta armada.

Fomos eu, Hércules, Pacheco, Dante e Stafford, da Federação dos Bancários, para o Sindicato dos Metalúrgicos. O clima era de muita exaltação. Queriam, por força, que o Ministro da Justiça, Abelardo Jurema, fosse até lá, por ser o ministro político do governo. Várias vezes o cabo Anselmo vinha do fundo do auditório com as mãos para cima, punhos cerrados, gritando palavras de ordem que incitavam os manifestantes. Achei aquilo muito estranho.

O sindicato foi cercado por tanques. Pouco depois, um capitão-de-fragata entrou para negociar, mas o clima não era favorável. Em flagrante demonstração de indisciplina, os marinheiros tomaram o boné desse comandante e começaram a atirá-lo de um lado para o outro. Como militar, achei aquilo horroroso. Interrompi a brincadeira, peguei o boné e o entreguei ao dono: "Por favor, o senhor se retire. O clima pode ficar ainda mais pesado." Ele virou as costas e foi embora.

Em plena rebelião, o presidente da Associação dos Marinheiros, o cabo Anselmo, com quem eu não tinha qualquer relação, aparece em minha casa com um bigodinho pintado a lápis. Ele queria instruções: "Eu vim perguntar ao senhor, comandante, o que devemos fazer dos navios que estão todos em nossas mãos." Diante de consulta tão estranha, não tive dúvidas: "Você procure o chefe de gabinete do Ministro da Marinha, capitão-de-mar-e-guerra Paulo Werneck, que é patriota e nacionalista." E ainda fiz questão de ressaltar: "O que posso lhe dizer é que o dever dos marinheiros é manter os navios nas melhores condições para cumprir as missões que o ministro determinar." Senti naquele instante que estava diante de um agente-provocador.

A ocupação do Sindicato dos Metalúrgicos durou uns três dias. Ao final, os marinheiros resolveram sair em passeata, de São Cristóvão até a Candelária, no centro. O almirante Aragão foi à frente. No dia seguinte, os jornais estampavam na primeira página: "O Almirante Rebelado".

A crise se tornava mais grave. O presidente João Goulart reuniu-se mais uma vez conosco. "O problema maior engole o menor. Se esta crise continuar, não tiver solução, eu passo um decreto transferindo o porta-aviões Minas Gerais para a FAB" – cogitou Jango. Desde o governo Juscelino, o porta-aviões pertencia à Marinha, o que sempre foi motivo de disputa entre as duas forças. Com essa medida, Jango pretendia desviar a discussão sobre a crise, reduzindo a importância do motim.

Mas não foi bem assim. A revolta terminou sendo controlada depois de uma enorme pressão do Exército, obrigando o Presidente a uma solução radical. Jango teve que demitir o Ministro da Marinha. Os marinheiros, cercados, decidiram finalmente se apresentar aos navios. O almirante Aragão, homem de pouca cultura que falava muito e agia pouco, se desgastou com a crise, perdendo o acesso ao paiol de munições do Arsenal de Marinha. Quando houve o golpe, procuramos o Aragão no Corpo de Fuzileiros Navais: "E as armas da resistência?" Havia entendimentos para, em caso de golpe, ele fornecer armas aos ferroviários da Leopoldina, liderados pelo Batistinha[4]. Os ferroviários atravessaram os trens no final do cais do porto, mas nada das armas do Aragão... "Não tenho mais condições de fornecer armas." Aí ele tomou a Colt 45 do ordenança e me entregou a pistola com um punhado de balas. Foi só o que me deu. Passei essa pistola para um diretor da Federação da Estiva, o sergipano Galvão, na véspera do golpe. Ele terminou preso com o ator Mário Lago.

---

4 Demistóclides Baptista foi presidente do Sindicato de Ferroviários da Leopoldina e deputado pelo PST/RJ.

Capítulo 24

A greve Mello Bastos

COMUNICADO

A Varig informa que o Comte. Paulo de Mello Bastos foi demitido do quadro de seus funcionários por ter se solidarizado, publicamente, com os termos do artigo que a revista *PN* publicou em sua edição de 18 de fevereiro do corrente ano, sob o título "Os Milionários do Déficit", procurando atingir de modo capcioso especialmente a Varig e seus dirigentes.

O Comte. Paulo de Mello Bastos foi inequívoco nos termos da ofensa: hipotecou (irrestrito apoio e solidariedade) à ação da revista contra os ditos "milionários do déficit", entre os quais estão nominalmente citados os dirigentes da companhia, que a revista classifica de "nefastos privilegiados", colocando-se ainda ao "inteiro dispor para fornecer-lhe mais subsídios na brilhante argumentação pela criação da empresa..."

Era o meu aniversário, 25 de maio de 1963. Eu havia passado um telegrama para a revista *Política e Negócios*, *PN*, apoiando uma reportagem sobre falta de segurança de vôo. Logo de manhã, leio nas primeiras páginas dos jornais do Rio uma carta aberta ao público do presidente da Varig, Ruben Berta, demitindo-me do quadro de comandantes da empresa, apesar dos meus três mandatos sindicais e do cargo de Secretário do CGT. O Comando Geral dos Trabalhadores respondeu com uma greve nacional. O *Jornal do Brasil* de 2 de junho de 1963 noticiava:

GREVE NACIONAL MARCADA PARA O DIA 5 SE VARIG NÃO REINTEGRAR MELLO BASTOS

O Pacto de Unidade e Ação, após reunião de seu Colegiado, realizada ontem na Federação Nacional dos Marítimos, divulgou nota oficial "determinando a todas as categorias integrantes deste pacto a paralisação dos serviços, em todo o território nacional, a partir de zero hora de quarta-feira, dia 5 de junho, se até esse prazo não for reintegrado nas suas funções o dirigente sindical Paulo de Mello Bastos."

A nota oficial do PUA considera que a demissão do comandante Mello Bastos, no exercício de suas funções sindicais, "violou frontalmente a legislação trabalhista, violentando as liberdades sindicais", e que a aceitação dessa atitude "implicaria em sério precedente, de conseqüências imprevisíveis para todas as categorias de trabalhadores, na luta por suas conquistas, direitos e reivindicações"(...)

MARÍTIMOS ADEREM AMANHÃ

Reunidos ontem pela manhã, os Conselhos de Representantes da Federação do Grupo de Máquinas e dos Trabalhadores em Transportes Marítimos decidiram deflagrar a greve geral dos marítimos, na Guanabara, a partir de zero hora de amanhã.

O Pacto de Unidade e Ação esclareceu, em nota ontem divulgada, que no Porto do Rio os arrumadores retiraram-se da faixa do cais, solidários com o movimento grevista dos aeronautas e aeroviários.

Diz a nota que "improvisando tripulações e desprezando as normas de segurança, a Varig efetuou alguns vôos entre Rio e São Paulo, com o objetivo de baixar o moral dos grevistas. Temendo pelas conseqüências de tais improvisações, apelamos para os senhores passageiros no sentido de evitar a utilização do transporte aéreo em condições tão anormais. Se a segurança do vôo já é, normalmente, tão precária, o que se pode esperar nesses casos em que a ganância se sobrepõe aos interesses dos passageiros?" (...)

GASOLINA

Hoje ou amanhã poderá faltar gasolina em toda a Guanabara. Os postos ontem já reclamavam a falta do produto, porque os trabalhadores das Refinarias de Manguinhos, Duque de Caxias e Cubatão aderiram à greve dos aeronautas.

A greve continua com os sindicatos dos aeronautas, aeroviários, ferroviários da Central (Guanabara e Minas), ferroviários da Leopoldina (Guanabara, Espírito Santo, Estado do Rio e Minas), ferroviários gaúchos, portuários, estivadores,

arrumadores do Cais do Porto, taifeiros, operários navais e estudantes técnicos-industriais da Guanabara. Também 23 usinas açucareiras de Campos estão paralisadas. (...)

MOVIMENTO

Em nota divulgada ontem, o Sindicato dos Aeronautas afirma que "o índice de paralisação dos vôos na Vasp é de 100% e na Panair, de cerca de 70%. Na Cruzeiro do Sul realizaram-se apenas cinco decolagens do aeroporto Santos Dumont e uma do Galeão. Na Varig o índice de paralisação é superior a 60%, apresentando-se atenuado pelo fato de a direção da empresa ter posto dois Electra e um Convair da ponte Rio–São Paulo em ação. Com esse artifício pretende-se dar foros de verdade às falsas cifras sobre os vôos realizados, abundantemente difundidas pela empresa a fim de confundir a opinião pública. Alertamos, por outro lado, os usuários do transporte aéreo que vôos têm sido realizados inclusive por tripulantes sem habilitação física."(...)

PARALISADA A FERROVIA

O último trem que circulou na Estrada de Ferro Santos–Jundiaí saiu de Piaçaguera na sexta-feira às 22:45h, conduzindo os últimos operários a deixar a Cosipa para chegar a Santos aos 30 minutos de ontem. Desde o momento de sua chegada, os servidores da estrada foram abandonando os locais de trabalho. (...) Até os caminhões da estrada ficaram parados, no pátio do SABOO, pois mecânicos e motoristas aderiram à greve ferroviária. A paralisação em Santos foi total, embora não houvesse piquetes em ação.(...)"

Foi a primeira vez que a Santos–Jundiaí parou. No total, a greve durou uns três ou quatro dias. Depois de se reunir com o ministro Almino Afonso, do Trabalho e Previdência Social, e o general Albino Silva, chefe da Casa Militar, João Goulart lançou um apelo oficial aos grevistas para que retornassem imediatamente "a seus postos de trabalho, cujo abandono está causando graves prejuízos à economia da Nação".

– Você parou o Brasil e os militares estão preocupados com os desdobramentos dessa greve – disse-me Jango no aeroporto Santos Dumont, antes de embarcar para Brasília. – O Almino vai conversar com vocês no CGT sobre isso.

Uma dúvida levantada na época foi justamente sobre a participação de Jango na minha demissão. O *Jornal do Brasil* publicou uma conversa do ministro Almino Afonso com Jango, na qual o ministro menciona

informações chegadas ao CGT de que o Berta só teria me demitido depois de ouvir João Goulart. O próprio jornal conclui: "A informação foi prontamente desmentida pelo Presidente da República, que lembrou sua amizade pessoal com o comandante Mello Bastos." A mim, Jango declarou: "Esse alemão é nazista, no meu governo ele vai repor você, senão faço a intervenção na Varig." O fato é que me reintegraram, depois de negociações entre o CGT e o governo, e o Berta viajou para Londres.

Pelas várias demonstrações do presidente da Varig, a questão de fundo da minha demissão era a retratada na capa da revista *PN* de 3.2.64: "Aerobrás ou Bertabrás" [1]. As tentativas do Ruben Berta para formar um cartel aéreo com a Panair e a Vasp, tentando arrastar as demais empresas, que vieram a público naquele momento, deixaram-no desarvorado. O meu nome, para Berta, simbolizava a Aerobrás. O decreto de criação da Aerobrás, que deveria ser assinado em 1º de maio de 64, instituiria não o monopólio, como no caso da Petrobrás, mas uma empresa de economia mista, com o poder de concessão das linhas nas mãos da União, como sempre previu a Constituição da República.

Do ponto de vista do governo, o que se conheceu de posição oficial em relação à minha demissão foi a do Almino:

> Tomei conhecimento, através da nota que a Varig fez publicar em todos os jornais, da demissão do Comandante Paulo de Mello Bastos. O ato escapa dos limites das relações entre empregado e empregador para atingir os fundamentos da vida sindical, tendo em vista que o empregado eleito para cargo de administração sindical ou representação profissional não pode ser demitido enquanto perdurar o mandato. Deixar ao desamparo essa garantia é golpear duramente o movimento sindical. Ora, o sindicato, de acordo com a lei, é órgão de colaboração do Estado. Não pode o Ministério do Trabalho, portanto, ficar indiferente a fatos dessa natureza. Ademais, os motivos invocados pela Varig, como sejam as críticas que o empregado teria feito ao critério de subvenções oficiais às empresas de aviação e o pronunciamento em defesa da Aerobrás, configuram tema de natureza política, nenhuma norma estatutária poderá impedir que sobre eles um empregado se manifeste.
>
> O Comandante Paulo de Mello Bastos é presidente do Conselho Fiscal do Sindicato Nacional dos Aeronautas, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos. Está em pleno exercício

1 Ver foto na pág. 124.

de mandatos sindicais. Ouso, portanto, fazer à direção da Varig um apelo público a que reconsidere o seu ato, seguro de estar cumprindo o meu dever, na medida em que tento afastar uma causa de desentendimento entre empregados e empregadores e, em conseqüência, de intranqüilidade social.

(Carta aberta de Almino Afonso, Ministro do Trabalho e da Previdência Social, ao presidente da Varig, Ruben Berta)

SAUDAÇÃO A MELLO BASTOS

(...) O ministro Almino Afonso, legítimo representante das reivindicações dos trabalhadores, promete providências para esta semana. Vamos aguardar. Quero, porém, apresentar minha saudação a Mello Bastos, líder sindical autêntico, o antipelego por excelência. É preciso lembrar quem é ele: piloto de linhas internacionais, com um ordenado que deve exceder os 400 mil cruzeiros, uma folha de serviços impecável e estabilidade na casa, Mello Bastos não se acomodou. Sua luta pela melhoria de condições de seus companheiros, por rever a estrutura da aviação comercial, sua denúncia fundamentada da insegurança de vôo, tem sido intransigente e contundente, colocando em perigo a confortável carreira que poderia exercer. É de gente como Mello Bastos, em todos os setores, que este País precisa para domesticar os gorilas e dar ao povo um nível civilizado de vida.

(*Última Hora*, 10.6.63, coluna "Paulo Francis Informa e Comenta")

* * *

Tudo que se escreveu na imprensa sobre a greve Mello Bastos, até mesmo artigos assinados por jornalistas conhecidos, foi muito centrado na minha figura, como se a minha liderança pessoal fosse capaz de tão grande mobilização. Na realidade, eu apenas representava o desejo de inúmeros companheiros que me elegeram presidente do Sindicato dos Aeronautas, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, e, finalmente, Secretário do CGT.

Naquele momento, em qualquer eleição, fosse para Presidente da República, governador de Estado, prefeitura, União Nacional dos Estudantes e, mais acentuadamente, nos sindicatos, era preciso tomar partido na Guerra Fria: a favor dos Estados Unidos ou da União Soviética. Todas as eleições que disputei na vida sindical foram marcadas por essas acirradas discussões políticas.

A cada dia crescia o arsenal atômico dessas duas nações, criando um verdadeiro pavor em toda a humanidade, que rezava, torcia, fazia

promessas. Enquanto isso, as organizações de massa se empenhavam por uma solução pacífica para o mundo. Entretanto, como chegar ao entendimento? Foram anos sofridos, de radicalização, principalmente nos meios estudantis e sindicais, que lutavam para aumentar sua influência e, com isso, ter maior peso na conquista da paz.

O movimento sindical me conduziu à direção do CGT porque julgou-me capaz de lutar com firmeza pela paz e por melhores dias para os trabalhadores. Foram anos emocionantes, arriscados e gloriosos. Finalmente, com sacrifício de muitos e uma participação importante do movimento sindical em todo o mundo, conquistamos um período de paz, com o fim da Guerra Fria. Mas não foi de graça. Aqui no Brasil, as forças de direita, com apoio dos militares, da Igreja Católica e de grande parte da sociedade, implantaram uma ditadura por vinte anos.

É oportuno citar alguns companheiros que, além de perderem a profissão de aviador, foram presos e torturados, sofrimentos estes que atingiram profundamente as famílias. Quem tiver paciência e possibilidade poderá verificar, nos arquivos das polícias políticas de São Paulo e do Rio de Janeiro, os danos irreparáveis causados aos comandantes, meus amigos, Ion de Sá Weber, Paulo de Sant'Anna Machado, Lúcio Torres, Roberto Pinheiro Machado, Rogério Coriolano, Marcos Maravilhas, Jayme de Souza Lima Teixeira, Daniel Bonfim e tantos outros, que me induziram a ter força e vontade de não desistir na luta pelos direitos individuais, primeiro passo para a democracia.

Sei que dei a minha contribuição para este avanço democrático. Talvez menos pelos meus méritos, mas, sem dúvida, pelo estímulo, apoio e solidariedade de tantos que acreditaram em mim.

Sou feliz por isso.

Capítulo 25

Um mar de gente

Sexta-feira, 13 de março de 1964, Palácio Laranjeiras. Dias antes, o presidente nos havia dito: "Só vou ao comício se tiver mais de cem mil pessoas." Quase na hora do comício, voltamos ao Palácio, a multidão já formada diante da Central do Brasil. Jango insistiu: "Já tem cem mil?" "Já tem, presidente. Pode ir." Ele tomou uns goles de uísque, chamou Maria Thereza e saiu com ela para a Central. Havia boatos de que o Partido Comunista estava armando um atentado contra ele. Para provar que era mentira, o PC resolveu colocar Oswaldo Pacheco, um dos seus dirigentes, ao lado de Jango no palanque do comício. Do outro, ficou Maria Thereza. No dia seguinte, um jornal saiu com a manchete: "A Bela e a Fera".

Fiquei junto ao palanque. Eu estava eufórico, era um mar de gente. Naquele dia, achei que não havia mais passo atrás. O comício era uma grande demonstração de prestígio do CGT, exatamente no estado onde enfrentávamos o governador mais reacionário e atuante do país. E era importante demonstrar que o povo estava coeso sobre as Reformas de Base defendidas pelos trabalhadores, pela Frente Parlamentar Nacionalista e por todas as organizações populares que participavam da Frente de Mobilização Popular. Pressionado, o governo de João Goulart vinha, lentamente, caminhando nessa direção.

Foi um comício histórico. Jango, que havia chegado ao palanque meio por baixo, acabou fazendo um discurso muito bonito. E ainda assinou dois importantes decretos: o primeiro transformava as áreas

marginais às estradas de ferro em terras de utilidade pública para efeito da reforma agrária, bandeira que defendíamos com vigor; e o segundo determinava a encampação das refinarias de petróleo, passando-as para o controle da Petrobrás, uma medida de segurança nacional.

Levamos um mês inteiro em preparativos. O diretor dos Correios e Telégrafos, Dagoberto Rodrigues, era um brizolista ferrenho. Passei horas pendurado no telefone dele tentando convencer o Brizola e o Arraes a subirem juntos no palanque. As divergências entre os dois eram sérias. Arraes, um político de peso, de esquerda, só admitia as transformações pela via democrática. O Brizola, porém, queria, na medida do possível, assim, mas se não, de qualquer jeito. Ou melhor, com os Grupos dos Onze, que organizou pelo país inteiro. Finalmente conseguimos que os dois subissem juntos...

* * *

A mobilização para o comício havia começado muito antes. Várias manifestações já tinham sido realizadas. No Rio, fizemos um enorme comício na Cinelândia. Veio muita gentę de São Paulo, trazida pelo Dante Pelacani e pela força direta de Tenorinho, um metalúrgico paulista, cara muito bom. E também vieram trabalhadores e intelectuais dos estados vizinhos. Do Rio, participaram Álvaro Lins, Ênio Silveira, Moacir Félix, Carlos Nelson Coutinho, Antônio Houaiss, Paulo de Castro, entre outros.

Era um comício atrás do outro. Em Juiz de Fora, organizaram um com gente que não acabava mais. Nunca imaginei que pudesse ser tão grande! Fui com o Arraes e a irmã dele, Violeta. O Exército havia bloqueado tudo. Arraes chegou e foi logo passando a barreira, mas eu fiquei esperando o padre Lage, mineiro, de esquerda, que era deputado federal. Não deixaram o padre entrar. Mostrei a minha carteira de coronel, mas de nada adiantou. "Meteram o cassetete" no padre. Nunca vi uma coisa igual! Ele não reagiu, abaixou a cabeça e deixou bater mais. Depois de muitos protestos meus –"é um deputado federal!"–, o padre acabou entrando no comício. A poucos dias do golpe, já era uma manifestação de força do general Mourão...[1]

1 O general Mourão Filho foi quem deflagrou o golpe a partir da unidade que comandava, em Juiz de Fora, Minas Gerais.

Em Pernambuco, participei de um comício na zona rural. "Na lei ou na marra" era o lema das Ligas Camponesas, criadas por Francisco Julião – um deputado federal com cara de índio, muito ousado.[2] Como eu sempre tinha contato com o Julião – fui chamado, pelo CGT, para um comício em Palmares. O prefeito, Luiz Portela de Carvalho, era meu primo-irmão: um sujeito fantástico, que fazia prestação de contas em praça pública. Estava todo mundo, Arraes, Gregório Bezerra e muitos outros. Os camponeses foram em peso. Era tanta gente que não se podia bater palmas normalmente, era preciso levantar os braços e aplaudir acima da cabeça.

Esta manifestação acabou deixando os conservadores pernambucanos apavorados. E também as Forças Armadas. Para eles, era o preâmbulo de uma grande revolução, uma revolução sindicalista, como gostavam de chamar.

Meu pai tinha uma fazenda ali perto, a uns cinqüenta quilômetros, mas eu nem disse que ia ao comício e não fui visitá-lo. Soube depois que soltaram um veneno para ele: eu teria dito que a reforma agrária em Pernambuco começaria por uma das suas cinco fazendas. Não tive oportunidade de conversar sobre isso com meu pai. Ele morreu quando eu estava no exílio.

* * *

Além de todas essas mobilizações pelo país afora, o CGT organizou também vários comícios-relâmpagos. Em Manaus, por exemplo, anunciaram que íamos fazer um comício e o comandante da região mandou avisar que se eu descesse lá seria preso. Então não fomos. Já em Natal, o prefeito era o Djalma Maranhão, aliado nosso. "Vamos ver se o CGT tem força. Você vai fazer um comício sem anunciar nada, vai descer e fazer o comício no mesmo dia." Então eu desci, procurei o Djalma e, não sei como, apareceu um capitão da FAB que me acompanhou e me deu todo apoio. Foi cassado. Hoje ele é pastor do bispo Macedo. Márcio, o nome dele. Uma boa figura.

"Djalma, eu vou fazer o comício hoje, quero caminhonete, alto-falante, qual é o lugar mais pobre aqui?" "É o bairro do Alecrim." Os companheiros do CGT do Rio ligaram para a Federação dos Estivadores

---

2 **Depois do golpe, Francisco Julião passou anos exilado no México. Ao voltar, candidatou-se a deputado e venceu, com o apoio de um usineiro. Foi sua sentença de morte, política.**

de Natal, também filiada ao CGT, e avisaram: "Olhe, o Mello Bastos vai aí fazer um comício, dê cobertura." Enchemos o Alecrim. Toda essa organização sindical era da orla marítima. De vez em quando íamos a um lugar assim, sem avisar. O resultado era ótimo, comícios lotados. O CGT estava com uma penetração tão grande que todo mundo da área sindical, no país inteiro, vivia com um radinho de pilha para saber qual era a nossa palavra de ordem.

* * *

Depois da vitória do Comício da Central, o CGT preparou uma programação detalhada para o mês de abril, que seria decisivo. Tínhamos planejado grandes manifestações em todo o país, a partir do dia 10. Os comícios mais expressivos – o do Rio, na Esplanada do Castelo; o de São Paulo, no Pacaembu; o de Belo Horizonte e o de Brasília, esse no aniversário da fundação, 21 de abril – contariam com a presença do presidente João Goulart. Em cada um deles, Jango assinaria um decreto importante para o interesse público. Queríamos também a convocação de um plebiscito para que o povo brasileiro, inclusive os analfabetos, se manifestassem a favor ou contra as Reformas de Base. Do plebiscito partiríamos para o Congresso, pressionando os parlamentares a votarem essas reformas. A Assembléia Nacional Constituinte seria convocada pelo próprio Congresso, mantendo o mandato dos deputados eleitos ou com novas eleições. A nossa previsão, bastante otimista, era de que em seis meses, a partir de maio, a Assembléia estaria funcionando. Este era o clima. O país estava salvo. Grande utopia.

Capítulo 26

Os últimos dias de Jango

Fazíamos tudo às claras, a reação tomava conhecimento de todos os nossos passos. Mas também seguíamos os conspiradores militares e civis, graças aos preciosos informes dos pilotos que os conduziam de um lado para outro. Como presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, eu recebia diariamente um relatório verbal dos seus deslocamentos pelo país inteiro.

Conhecíamos os conspiradores. Mas o general Assis Brasil, chefe da Casa Militar da Presidência da República, procurava esvaziar a gravidade da situação: "Não se preocupem, eles estão desarvorados, está tudo sob controle." O próprio Jango mantinha em posição de comando importantes militares conspiradores, que eram inocentados pelos generais que os comandavam. O general Justino Alves relata isso com detalhes em seu livro.

Acompanhamos de perto as andanças dos conspiradores de Minas. Os contatos com o general Amaury Kruel, comandante do II Exército, de São Paulo, feitos por militares e civis de Belo Horizonte e Juiz de Fora. Todas essas informações foram levadas ao Ministro da Justiça, Abelardo Jurema, que tudo subestimava. Excluindo algumas medidas populares que tomou enquanto ministro, mantinha a posição de observador. Considerávamos extremamente grave essa atitude de meros espectadores que alguns membros do governo assumiam.

Enquanto isso, Jango continuava arredio às reuniões ministeriais em que pudesse haver confrontos. Sempre preferia receber cada ministro

separadamente. A Casa Civil e a Casa Militar eram praticamente estanques. Só o presidente conhecia o que cada um pensava. Darcy Ribeiro, chefe da Casa Civil, sabia muito pouco do que fazia o general Assis Brasil, chefe da Casa Militar. Várias vezes estivemos com um e outro e constatamos o desencontro de informações. Começamos a sentir que o chefe da Casa Militar estava desinformado e isto aumentava, enormemente, os riscos não calculados que poderiam ameaçar nosso avanço no campo político.

* * *

Depois do comício da Central, o secretariado do CGT se reunia constantemente na Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria, que funcionava como nosso quartel-general. Aí soubemos que o Crockatt de Sá vinha ao Rio e queria falar com a gente. Ele marcou um comício no Largo do Machado, onde deveriam comparecer milhares de trabalhadores, para depois irem ao Palácio Guanabara, em protesto contra as atitudes golpistas do Lacerda. Mas que comício é esse? Quem é que marca comício para nós? Quem marca comício para nós somos nós. O Crockatt de Sá era o coordenador do movimento trabalhista do Jango. E o CGT decidiu: não vai haver comício algum, e não houve.

Naqueles dias, foram feitas várias reuniões para avaliar a disposição das Forças Armadas caso saísse o golpe. Queríamos saber a força que tínhamos para dar apoio popular a uma resistência. Participavam o comandante do I Exército, general Osvino Alves, que foi presidente da Petrobrás, o brigadeiro Teixeira, comandante da 3ª. Zona Aérea, e o almirante Aragão, comandante dos Fuzileiros Navais. Pelo CGT, éramos eu, Pacheco, Hércules e Dante Pelacani. O chefe da Casa Militar, general Assis Brasil, tinha conhecimento dessas articulações e transmitia ao Jango.

Sabíamos que não havia coesão nas Forças Armadas em torno do Jango. O próprio Ministro do Exército sempre saía pela tangente nas situações críticas. Chegou a adoecer no dia do comício da Central. Era um homem com problemas de saúde, mas invocava isso quando convinha. E continuava ministro. O general Assis Brasil, da Casa Militar, dizia: "O nosso esquema é invencível." O presidente sempre mantinha contato por telefone com os comandantes das grandes unidades. Dois dias antes do golpe, Jango ligou para o general Justino Bastos, no Recife, e o general

prestou solidariedade a ele. Depois, o general escreveu um livro, em que conta que até achava graça, junto com os oficiais do Estado-Maior, porque estava dizendo mentiras para o presidente enquanto conspirava contra ele. Ou seja, o Assis Brasil confiava em gente que estava conspirando.

* * *

30 de março de 1964. O comandante da 3ª. Zona Aérea, meu amigo desde jovem e meu companheiro das memoráveis campanhas no Clube Militar pelas conquistas nacionalistas, brigadeiro Francisco Teixeira, avisou-me que o general Castello Branco, chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, se dirigia para o Ministério da Guerra a fim de assumir a pasta[1]. Convocamos uma reunião do CGT para decretarmos a greve geral em todo o país, conforme decisão tomada por nós diante do crescimento da conspiração.

A reunião seria na sede da Federação Nacional da Estiva, na Avenida Marechal Câmara. Estávamos com nove membros do CGT na sala da Diretoria, aguardando os dois que faltavam. Enquanto isso, uma outra reunião acontecia no auditório, com mais de cinqüenta dirigentes de sindicatos da estiva do Brasil todo, convocados pelo Pacheco durante a semana. A estiva era a categoria mais forte, do ponto de vista de mobilização, e aquela reunião já fazia parte da preparação da greve geral.

De repente, fomos surpreendidos pela polícia do governador Lacerda. A ordem era prender todos os membros do CGT. Da mesa de onde eu estava, telefonei para o comando da 3ª. Zona Aérea e falei rapidamente com o brigadeiro, pedindo cobertura. O policial que me observava disse que eu não podia usar o telefone e quebrou o aparelho com o cano da metralhadora.

Oswaldo Pacheco assumiu a presidência da reunião. Comentei: "Pacheco, tem uns oito caras de metralhadora aí fora, nós somos uns sessenta. Metralhadora em corredor não vale nada..." Enquanto discutíamos como reagir, um soldado diz: "Eu sou um de vocês." Só que a essa altura formou-se uma enorme confusão, porque atiraram gás lacrimogêneo pelas janelas, apesar de estarmos no sétimo andar. Imediatamente Pacheco comanda a resistência: "Quem tem lenço aí? Vamos urinar no lenço e cobrir o nariz!"

---

1 **O Ministro da Guerra de Jango era o general Jair Dantas Ribeiro.**

Chamei o Hércules Corrêa e saímos do prédio da Federação com a minha carteira de coronel da FAB. Fui a pé até a 3ª. Zona Aérea, que ficava ali perto, no Calabouço. Daí a poucos minutos, vários sargentos e soldados, sob o comando do coronel Carlos Alberto Alvarez, chefe do Estado-Maior da 3ª. Zona Aérea, exigiram o afastamento dos policiais, "por motivo de segurança". Naquele mesmo quarteirão, da Federação da Estiva, estava o Ministério da Aeronáutica. Do episódio resultaram umas cinco prisões, de companheiros que não eram membros efetivos do secretariado do CGT. Fomos imediatamente ao Ministro do Trabalho, no Palácio das Laranjeiras, Senador Amaury Silva, que era advogado. Ele disse, sob nosso protesto, que iria providenciar um *habeas corpus* para soltar os sindicalistas presos. Àquela altura dos acontecimentos, achamos uma atitude, no mínimo, ridícula.

* * *

31 de março de 1964. Jango estava no Rio de Janeiro e aqui recebeu a visita do amigo San Thiago Dantas, seu ex-ministro, uma das maiores inteligências deste país, homem vinculado às elites dirigentes brasileiras e com trânsito diplomático tanto nos países ocidentais como em vários do bloco socialista. Numa conversa reservada da qual participei, San Thiago Dantas informou-o sobre o quadro político internacional. O governo dos Estados Unidos estava disposto a apoiar o golpe e, para isso, Minas Gerais se declararia em estado de beligerância, na quebra das instituições. Os norte-americanos reconheceriam esse governo em Minas Gerais como o governo do Brasil, inclusive desembarcando no porto de Vitória os seus navios que estavam na costa brasileira. Ele, Jango, já não seria o representante da nação porque o país seria uma "uma nação convulsionada". San Thiago Dantas se disse autorizado a transmitir ao Presidente que buscasse uma solução política para a crise, porque a solução militar resultaria em guerra civil.

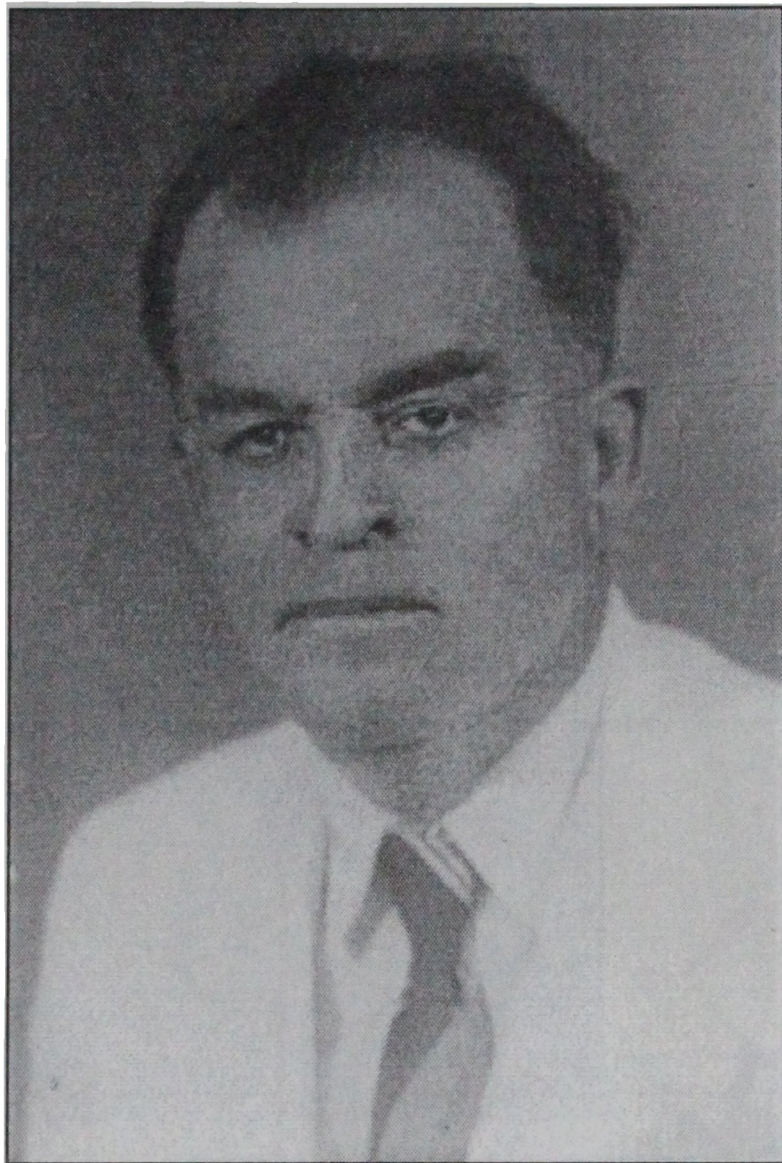
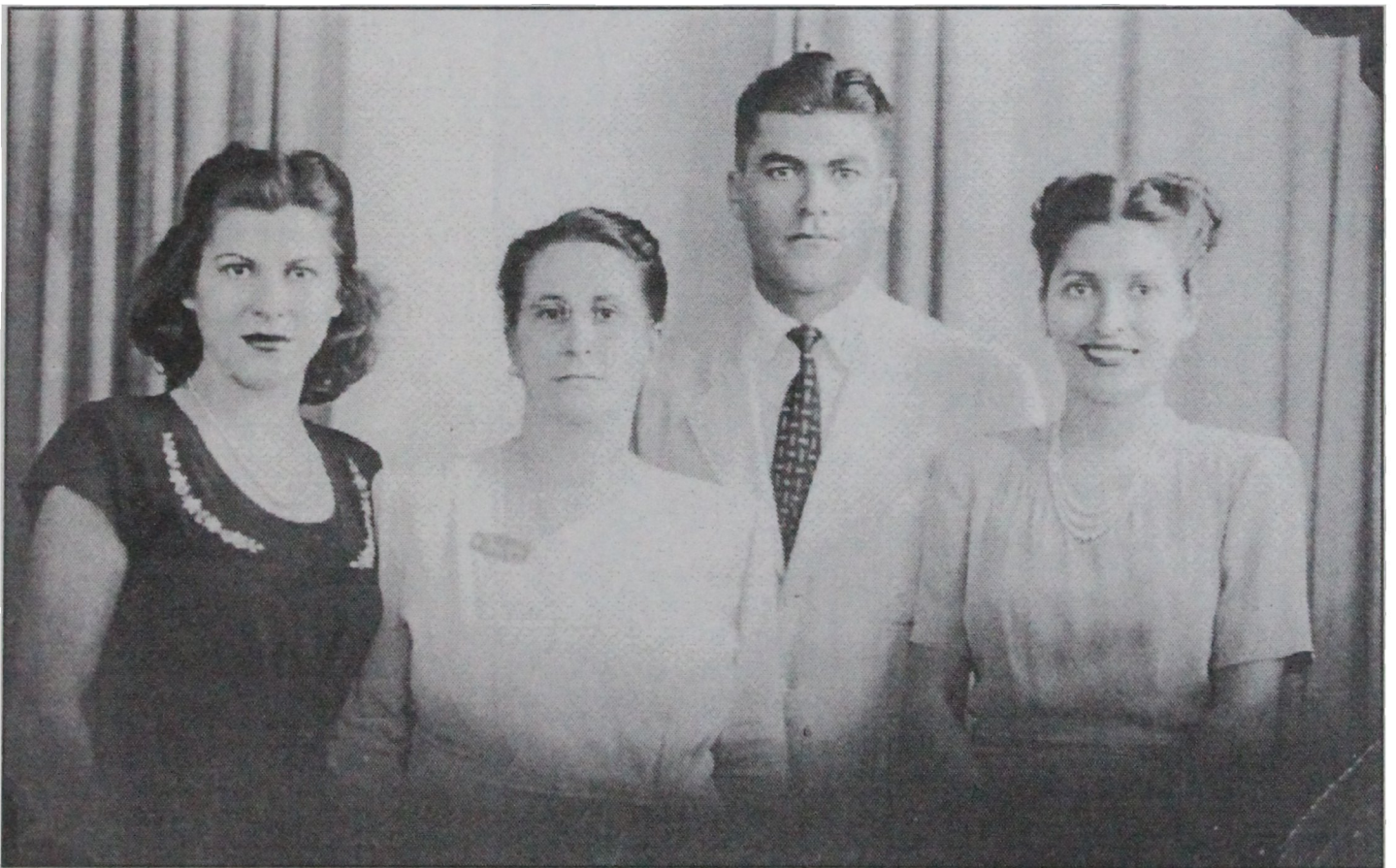
Jango resolveu não resistir: "A solução é política. Vou para Brasília." E saiu rápido. O general Âncora, comandante da 1ª. Região Militar, que estava com ele, na pressa esqueceu o boné e voltou correndo para buscá-lo. Com a decisão do Presidente de não resistir, o Ministro do Exército, o da Marinha, o comandante da 3ª. Zona Aérea, enfim, os chefes militares, ficaram de mãos atadas para esboçar qualquer reação, sob pena de serem considerados golpistas.

Jango, bom amigo, desarmado contra todos, incapaz de uma vingança, humano acima de tudo, patriota e consciente da sua responsabilidade histórica, não deu qualquer resposta ao anúncio do golpe. Abandonou o Palácio das Laranjeiras e seguiu para Brasília, capital da República, seu lugar de direito e de fato, para tentar a solução sem sangue – a política. O navio já fazia água e os ratos, um a um, como as pombas de Raimundo Correia, se bandeavam. Restou-lhe a possibilidade de resistir, partindo do Rio Grande do Sul. Preferiu passar para a história sem a responsabilidade pelo sofrimento maior do seu povo.

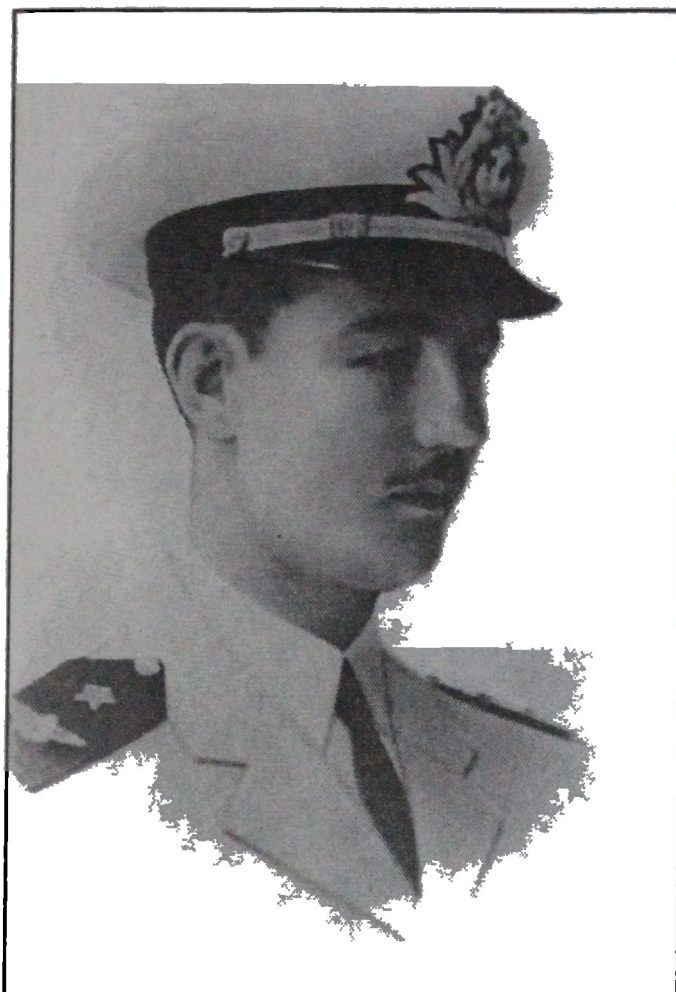
Antes que deixasse o solo brasileiro, os parlamentares, seus aliados da véspera, votaram e declararam seu cargo vago. Jango, no exílio, manteve-se com dignidade, até a sua morte, aos 59 anos de idade, em dezembro de 1976.

* * *

Hoje, mais de trinta anos depois, avalio a posição do Jango, que não era um homem com a nossa cabeça. Reconheço que era patriota, e ele nos disse, naquele instante, que estávamos equivocados. Que o empresariado brasileiro e a grande maioria do povo não estava querendo seguir o nosso caminho e sim, o dele. Que, se fosse pressionado demais pelo CGT, teria que se voltar contra nós, e aí estaria tudo perdido, a direita tomaria conta do país. Não se tratava da república sindicalista a que a imprensa de direita se referia na época.

Num encontro para discutirmos a célebre reunião dos sargentos no Automóvel Club cheguei a dizer ao general Assis Brasil: "Seu esquema militar é mais furado do que queijo de Minas." E era. Enfim, éramos todos passageiros do mesmo barco mas não tínhamos, praticamente, nenhuma interferência nas ações de mando e comando. Jango era um político hábil, mas um fraco administrador e um mau comandante. Creio que estas características pessoais do Presidente, somadas ao seu estilo de governar tomando decisões sem discussões mais amplas, contribuíram para um desfecho incontrolável: o golpe de 1964.

Major Bastos: Sebastião Marques de Mello Bastos, meu pai, em 1924.

Mercês, mamãe, eu e Graça.

Noivado com Edelena,
em maio de 1941.

Comemorando os meus
80 anos, em maio de 1998.

Amaury Ribeiro Pio, para quem comecei a escrever este livro.

1942: o major-aviador Silva Gomes(2° à esq.) dando instruções aos tenentes-aviadores sobre o translado(28 dias) dos aviões de Maryland para o Rio de Janeiro.

A reportagem que deu origem à greve.

Almirante Aragão e os fuzileiros navais.

Comício da Central: um mar de gente.

Palavras de ordem que assustaram os militares.

A Bela e a Fera no comício: Maria Theresa Goulart e Oswaldo Pacheco ao lado de Jango

Brizola e Arraes no palanque da Central.

Março de 64: cabo Anselmo no Sindicato dos Metalúrgicos.

Dia do golpe:
ninho de metralhadoras
no Palácio Guanabara.

31 de março de 64: os tanques às portas do Palácio Laranjeiras.

Parte 3

O EXÍLIO

Capítulo 27

A embaixada

REVOLUÇÃO DESMONTA CGT COM PRISÕES

O embarque do asilado político Paulo de Mello Bastos, ontem à tarde, para o Uruguai, e a próxima concessão de salvo-conduto ao sr. Dante Pelacani, refugiado na embaixada uruguaia, marcam um novo episódio na desarticulação do CGT.

Além de Dante Pelacani, permanece no Brasil o sr. Clodsmith Riani, ex-presidente do CGT e CNTI e sindicalista estreitamente ligado a Jango. O sr. Riani responderá, na Guanabara e em Minas, a dois processos, por subversão e malversação.

O AUSENTE

O grande ausente no noticiário jornalístico posterior à Revolução é o sr. Oswaldo Pacheco, elemento de proa do CGT, membro do PCB e ativista da orla marítima, que se não buscou refúgio em algum ponto do Brasil, ocultou-se cuidadosamente no exterior. (*Tribuna*, 20/21 de junho de 1964)

No dia 1º de abril de 1964 estávamos juntos, Dante Pelacani, Oswaldo Pacheco, Hércules Corrêa e eu, analisando os insucessos, em casa de um ferroviário, em Cascadura, às oito horas da noite. Surpresos, vimos na televisão Carlos Lacerda fazendo um balanço vitorioso do golpe. Havíamos perdido. A caçada aos dirigentes do CGT estava sendo anunciada. Decidimos passar à clandestinidade e tentar algumas articulações, principalmente com o Rio Grande do Sul, onde havia

possibilidades de resistência. Cada um de nós recorreu aos seus próprios meios e, de um em um, fomos acolhidos por pessoas amigas, em bairros diferentes.

Eu fiquei no Méier, em casa de minha irmã. Dormi vinte e quatro horas seguidas. Só, num quarto, não me despegava do noticiário, acompanhado num pequeno rádio. Todas as notícias nos eram desfavoráveis. Anunciaram a minha morte na Baixada Santista. Depois corrigiram e disseram que haviam me capturado na Baixada Fluminense. Se, por um lado, me preocupava a gana de me prenderem, por outro me tranqüilizava pelas desinformações e mentiras dos comunicados. Noventa por cento do meu tempo eram tomados por situações imaginadas que poderiam criar condições de deslocar-me para o Rio Grande. A tentativa de arquitetar um plano que me levasse até um avião consumia um tempo enorme, ou, então, eu dormia horas seguidas, sem perceber.

Após seis dias de pensar e ouvir as notícias pelo rádio, decidi asilar-me numa embaixada. Escolhi o Uruguai, país vizinho, também pela possibilidade de ser visitado por minha família. As embaixadas estavam vigiadas por forças policiais, e na do Uruguai tinha havido tiros no dia 6 de abril, tentando evitar a entrada do Paulo Schilling e do Demistóclides Baptista, o Batistinha. Era do meu conhecimento que dois soldados da polícia militar, armados de metralhadoras, guardavam o portão da embaixada e só após identificação permitiam a entrada.

Mesmo assim resolvi ir para lá. Com a minha formação militar, tinha a certeza absoluta de que os soldados da polícia receberam ordens claras: não deixem entrar ninguém sem pedir identificação. Ora, eles estavam certos de que qualquer paisano, ao se aproximar, faria um cumprimento, diria sua pretensão e, em seguida, se identificaria, conforme solicitação dos soldados. Que fiz eu? Aproximei-me calmamente, muito bem vestido, como era meu hábito, e, com toda firmeza, coloquei a mão no peito de um deles, o que bloqueava a entrada, empurrei-o delicadamente e disse "com licença". Não estava previsto este caso. Um olhou para o outro e enquanto isso eu já estava dentro do território da embaixada.

Toquei a campainha e veio um cidadão que, por sinal, era cearense (dos que não prestam); pedi-lhe para chamar o embaixador. A porta era de ferro, com uma parte de vidro móvel por dentro. Ele perguntou o assunto e de quem se tratava. "O senhor é diplomata ou serviçal?"

"Sou empregado da embaixada." "Então não tenho nada a lhe dizer ou explicar, chame o embaixador porque só a ele vou me identificar." Diante da minha arrogância e firmeza, o porteiro retirou-se e logo a seguir veio o embaixador Ariosa, que se anunciou: "*Soy el embajador.*" Mostrei-lhe minha carteira de coronel. "*Es usted el comandante Mello Bastos*?" "Sim." "*Entre, por favor.*" Abriu-me a porta de ferro.

Depois de preencher uma ficha solicitando asilo, almocei e recusei um oferecimento de acomodações no corpo da embaixada. O embaixador informou-me que já havia quinze asilados ali, inclusive o vice-governador da Guanabara, Eloy Dutra[1], todos alojados na garagem. Fui juntar-me aos amigos. Tinha gente de todas as categorias e profissões: aeronauta, médico, general, coronel, deputado federal, arrumador do cais do porto, petroleiro, escritor, economista, radialista, industriário, dirigente sindical. Foi um momento de grande emoção, muito embora todos nós soubéssemos que dias amargos nos aguardavam.

Não podíamos receber visitas, usar telefone, escrever para fora. Montamos um sistema de comunicação com o exterior, usando um pequeno rádio transmissor-receptor. Edelena sabia da minha hora de entrada na embaixada, e só ela, porque só nela confiava. Com doze dias de asilado, fui agradavelmente surpreendido pela visita consentida de minha mulher. Passei setenta e um dias na embaixada, aguardando o salvo-conduto do Ministério das Relações Exteriores, para viajar ao Uruguai.

Ali comecei a conhecer outro aspecto da vida. Estávamos como animais, alojados numa garagem. Nessa altura, éramos dezoito. A maioria, habituada a ter motoristas, empregados, ajudantes de ordens e muita autoridade. Como fazer essa gente lavar o chão da garagem (não queríamos ninguém de fora, para evitar infiltração policial), lavar a xícara do cafezinho, tomar banho frio na hora da escala, apanhar a ponta de cigarro, dormir na mesma hora? Finalmente saímos para uma solução democrática. Elegemos um triunvirato e este designou o executivo para convencer a todos das medidas adotadas. Fui o escolhido. E meio na

---

1 Eloy Dutra, quando deputado federal, foi quem denunciou o IBADE – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Econômico –, organismo que financiou a campanha dos deputados entreguistas, na época em que se discutia a nacionalização dos setores fundamentais da economia. Foi vice do Carlos Lacerda, por efeito da eleição majoritária. Depois do golpe, Eloy não conseguiu se recuperar do choque. Na volta do exílio, esteve preso no DOPS mas se afastou completamente da política. Foi morar em Brasília, onde morreu.

esportiva e na gozação, quase consegui que o Eloy Dutra lavasse a xicrinha do café. A vitória foi conseguir que não jogasse cigarro no chão. Mas ele se sentia constrangido em lavar a xícara do café. Então resolvi lavar para ele. Grande vitória.

Foi difícil botar a mangueira d'água na mão do Dagoberto Rodrigues, diretor dos Correios e Telégrafos. Quando ele chegou na embaixada, olhou para o presidente da Federação dos Arrumadores do Porto, Severino Schnaipp, e perguntou intrigado: "Você não era o cantor de tangos naquele puteiro lá em Salvador?" Era. Que situação para se encontrarem! Felizmente éramos todos amigos, e a prática de serviços domésticos ajudou a nos desligar das funções importantes que exercêramos.

Um grande exemplo foi o do Jacy. Fiscal do INPS aposentado, Jacy era também um grande artesão. Não ficou parado um minuto na embaixada. Enquanto a maioria se entregava à depressão, Jacy fazia objetos, alguns utilitários. Aproveitou um vergalhão do muro – que o embaixador mandou aumentar, para que a polícia não invadisse a embaixada –, juntou com uma marmita velha de um operário da obra e uma calota amassada de automóvel: aquilo virou um cinzeiro de pé. Eu fiz questão de pintá-lo, de cinza e branco, para disfarçar a ferrugem. Quando fui para o Uruguai, entreguei para a Edelena. Até hoje é um troféu na minha casa. Um troféu à resistência. A habilidade do Jacy veio a ser muito útil no negócio que depois abrimos juntos em Montevidéu.

Com a tensão, passei a ter dor de cabeça com freqüência. O médico César Chiafitelli resolveu o problema: deu-me um copo d'água onde havia pingado umas gotinhas. Foi tiro e queda. Muito tempo depois ele me confessou que era Acqua Velva, loção para após a barba...

Na primeira leva de salvo-condutos foram concedidos doze. Eu fiquei. No dia 19 de junho, deram-me o salvo-conduto e veio um avião Douglas C-47, pilotado por um coronel e um major uruguaios, apanhar-me. Fui sozinho. Um carro do Itamaraty me levou ao aeroporto, em companhia do embaixador. Fui direto para o avião. Recebi duas manifestações de apoio comoventes à porta do avião. Um comandante da Cruzeiro do Sul, Milton Fagundes, furou o cerco policial e me deu um livro. O policial que guardava a porta do avião, a pretexto de auxiliar-me a subir a escada, sussurrou: "Eu gostaria de estar recebendo-o e, não, mandando-o embora." Aos dois, eu simplesmente disse obrigado.

Logo nas proximidades da Ilha Grande entramos em vôo por instrumentos. Eu, comandante internacional com milhares de horas de vôo por instrumentos, senti logo que os uruguaios eram primários no vôo cego. Agüentei firme, não disse nada. Ligavam o rádio, desligavam, flutuavam com o comando todo o tempo, não encontravam a estabilidade dentro das nuvens. Eu estava com a cara colada na janelinha da esquerda, lá atrás, esperando um buraco nas nuvens para identificar o solo tão meu familiar naquela região. Finalmente vi passar Torres. Porto Alegre estava quase no través, e as duas sumidades iam na maior reta em direção a Pelotas. Entrei na cabine e disse: vocês estão passando Porto Alegre, podem fazer uma curva de 90 graus para a direita que dentro de 18 minutos estaremos lá. Alegaram que o rádio-farol não estava entrando, e rapidamente fizeram o que eu sugeri e chegamos a Porto Alegre. Permaneci dentro do avião, por instruções do coronel uruguaio.

Decolamos para Montevidéu. Algumas formalidades policiais no aeroporto e, no dia seguinte, deveria oficializar a situação de exilado. Fui recebido pelo Borer[2] local, Otero. Baixo, pálido, cínico, risonho, agente profissional da CIA, (como disse o chefe da CIA no Uruguai, mais tarde, num livro), torturador emérito e juiz de futebol. Percorri os subterrâneos da polícia, tirei retratos, deixei impressões digitais, recebi várias recomendações restritivas e ordem para me apresentar semanalmente ao Ministério do Interior.

No dia 19 de junho de 1964 iniciei, no Uruguai, três anos tristes, duros, sem dinheiro, procurando trabalho e pressionado pela polícia.

---

2 **Borer foi um notório torturador, chefe do DOPS – Departamento de Ordem Político e Social –, criado no governo de Getúlio.**

Capítulo 28

Comissário Otero

Duas e meia da manhã. Toca a campainha. Sonolento, isso lá é hora do Oest chegar e sem chave da porta? Abro. "*Policía de Seguridad. Señor* Paulo de Mello Bastos?" "Sim." "Convidado a comparecer à *Policía de Seguridad* por ordem do *Comisario de Seguridad Política, señor* Otero." "A que horas devo comparecer?" "*Ahora.*" "Há expediente de madrugada?" "Há sala de espera." "Irei nas primeiras horas da manhã." "Não, agora."

O pé calçado com uma botina robusta, tipo coturno, colocado entre a porta entreaberta e o portal, sinaliza a minha ida por bem ou por mal. "Vou trocar de roupa, sentem-se." Eram dois. "Aguardaremos na porta." "Vinte minutos." "Está bem." Essa não. Duas e meia, o Oest farreando e eu ingenuamente entrego-me à polícia. Que fria, imaginei. Serei seqüestrado – não seria o primeiro – sem testemunha nem advogado, o típico desaparecimento. Seja o que Deus quiser.

Polícia Central, parte subterrânea, corredores, portões de ferro, sala do Otero, o agente da CIA: "Sente-se e aguarde o chefe." "A que horas ele chega?" – perguntei para afugentar um pouco o medo. Sala a meia-luz, banco de madeira, silêncio só quebrado pelo ranger da porta de ferro, eu só, ninguém mais. "Entre oito e nove horas." Cadeado na porta. Silêncio na madrugada. Três e vinte e cinco. Chega entre oito e nove horas. Quatro a cinco horas de espera... de tortura. No porão da tortura, da polícia política – igual no mundo inteiro –, em Montevidéu, onde estava como asilado.

Foram cinco horas de viagem pela minha vida consciente, dos quatro aos meus quarenta e cinco anos. O banco duro de madeira tornou-se um macio sofá de analista. Eu aqui preso, só, sem um amigo, sem mulher, filhos, mãe, advogado. Não adianta pensar em ser fazendeiro, vai ser doutor, dizia-me meu pai. Para não ser doutor, fui ser aviador. Agora agüenta banco duro, polícia, exílio e suas consequências...

Como foi doce o 25 de maio de 1918, no Engenho Roçadinho, São José da Lage, Alagoas, onde nasci, o engenho do meu avô. Como é fantástica a cabeça pressionada, amedrontada, perdida. Cinco horas vazias, tenebrosas, quem sabe finais. Que segurança me dava minha babá, *Minha* – Carmina – até meus cinco anos. Que amparo e confiança eu sentia na minha mãe. Não sonhava nem imaginava nada além do dia-a-dia na fazenda do meu pai – brincadeiras, cavalos, vacas e só.

Meus mergulhos no açude, meus banhos no rio pulando dos galhos do ingazeiro, as madrugadas, meu pai me chamando: "Paulo, está na hora do curral!". O milho cozido em lata de vinte litros durante a noite, sobre o fogão de lenha ainda quente às quatro horas da madrugada, que delícia. "Paulo, calce os pés, não vá descalço para o curral" – ouvia minha mãe falar da cama. Minha viagem Maceió-Rio de Janeiro no Araranguá. O desfilar na memória do nome das vacas: Criança, Fantasia, Tegucigalpa, Sucuri... e o Otero não chegava.

Se fosse doutor, como desejava meu pai, talvez advogado criminalista no fórum de Recife... mas nada disso. Banco duro de madeira, preso, criminoso político, silêncio da madrugada. Dessa não saio vivo... que nada, você (eu) vai tirar de letra. É mesmo, vou. Se o medo é morrer, isto aqui é mole. Por três vezes superei morte iminente em acidente de avião, e sem tempo para pensar. Por que agora com uma infinidade de minutos, sentado, no silêncio, espreito perigos à vista? Covardia. Não. Estou vendo fantasmas. Não acredito em bruxas.

"Buenos días, soy el Comisario Otero." "Bom dia, sou Paulo de Mello Bastos, exilado político brasileiro." "Sei. Convidei-o para protegê-lo. O senhor tem inimigos no Uruguai?" "Não, nem no Brasil."

"Cruzou a fronteira para o seu país?" "Não." "O senhor está ameaçado de morte e minha responsabilidade é protegê-lo." "Agradeço e dispenso a proteção." "Se o senhor for vítima de atentado, a responsabilidade é minha." " Não tenho porque sofrer atentados, repito, não tenho

inimigos, dispenso a proteção." Pensei na "proteção" que davam ao nosso ex-deputado Max da Costa Santos, que até para ir à padaria, tinha de notificar o policial permanente à sua porta. "Então vamos documentar sua vinda à *Seguridad Social* assinando uma declaração."

Numa folha de papel sem cópia, Otero redigiu uma declaração, isentando de toda e qualquer responsabilidade a polícia uruguaia pelo que viesse a atingir minha segurança pessoal. Li, vacilei, pensei e assinei o meu alvará de soltura. Parei na porta da Secretaria, respirei fundo, olhei para os dois lados, imaginei os riscos de seqüestro, deixei escoar um bom tempo em minutos, tomei alento, fui embora.

Capítulo 29

A feijoada do Calígula

Quando cheguei a Montevidéu encontrei dezenas de exilados brasileiros, todos meus amigos e companheiros de luta. Do aeroporto fui direto à polícia política para a identificação. Apresentei meu salvo-conduto brasileiro, ouvi várias recomendações e algumas ameaças, na hipótese de infringir as instruções que naquele instante me foram dadas. Triste por ter deixado meu país e com saudades da minha família e dos amigos, fui parar num hotel onde moravam alguns exilados. Acabei ficando quinze dias, mas depois me mudei para a pensão da Laura.

Com raríssimas exceções, todos nós estávamos em dificuldades financeiras. Cada um procurava os lugares mais baratos para comer, já que noventa por cento das nossas despesas eram com alimentação. Eu gastava setenta dólares por mês e não podia de jeito nenhum ultrapassar este limite. Nessa procura, o Autran, ex-presidente do Sindicato dos Petroleiros no Rio, acabou achando um restaurante no bairro de Carrasco que servia uma ótima feijoada às sextas-feiras. Com um detalhe: para exilado, era a metade do preço. O restaurante tinha o nome do seu dono, Calígula, cujo tipo físico se assemelhava ao do verdadeiro Calígula romano, com sua franjinha rente cobrindo a testa.

Ele gostava de todo mundo, mas tinha uma preferência pelos exilados militares. Em especial, pelo coronel Dagoberto Rodrigues, homem do Brizola. Um dia, o Calígula passou na casa do Dagoberto e, sem nenhuma explicação, deixou uma garrafa de uísque. Uma semana depois,

a mesma visita. Só que em vez de levar alguma coisa, pediu cem dólares emprestados. Não conseguiu o dinheiro, mas mesmo assim convidou o Dagoberto para um jantar na sua casa de veraneio, em Punta Ballena, a quarenta quilômetros de Montevidéu. O jantar era também para mim e para o general Henrique Oest. Seria uma noite muito agradável, não faltariam mulheres.

Nenhum dos três convidados tinha algum tipo de experiência com espionagem ou agentes duplos. Mas, não sei por quê, ficamos muito desconfiados. Será um agente da CIA? Mesmo sabendo dos riscos – quem sabe, um seqüestro –, resolvemos aceitar o convite.

Na noite combinada, um táxi veio nos buscar e depois se dirigiu à *Calle* Agraciada, onde entraram no carro mais quatro mulheres, jovens e bonitas. Passamos pelo ponto de táxi do Calígula e redistribuímos melhor os sete passageiros em dois carros. Eu e o Oest fomos num, em companhia de duas mulheres. O Dagoberto no outro, com mais duas. Desconfiados, combinamos que chegando na casa do Calígula não nos separaríamos mais. E que beberíamos o menos possível. Durante o trajeto as mulheres nos faziam carinhos e prometiam uma noite cheia de encantos.

Finalmente chegamos à casa do anfitrião que nos recebeu com roupas exóticas e muito risonho. Depois de nos levar para um sala bem mobiliada, cheia de quadros e folhagens, serviu champanhe francês em longas taças. Nós bebíamos só um pouquinho e, a cada oportunidade, regávamos as plantas com champanhe. Consumidas algumas garrafas, fomos jantar. O Calígula, que se considerava um cozinheiro *cordon bleu*, tinha preparado uma galinha ao molho pardo. Pelas feijoadas, ele realmente fazia jus ao título. Um garçom nos servia com muita dedicação. Antes que nossos copos chegassem ao *fondo blanco*, ele os enchia imediatamente, sempre com champanhe. As mulheres e o Calígula bebiam sem parar. Nós, parcimoniosamente. Nossa curiosidade e ansiedade eram enormes. Que méritos tínhamos nós, militares cassados, sem qualquer influência, para sermos alvo de tantas gentilezas?

Não demorou muito, depois de várias rodadas de champanhe, e o Calígula começou a falar: "Sei que vocês são todos amigos do Brizola e estão sem contato com o Rio de Janeiro. Tenho três nacionalidades, inclusive a brasileira. Sou *expert* em montar restaurantes. Tenho alguns na Europa, outros na Argentina e aqui, o Calígula, onde vocês saboreiam

a minha feijoada. Dessa minha atividade com restaurantes recebo cheques contra bancos de vários lugares, inclusive dos Estados Unidos". Em seguida abriu uma caixa de charutos e tirou de lá uma série de cheques, todos em dólares. Cheques de doze, de quinze, de vinte mil. Rapidamente calculamos: uns duzentos a duzentos e cinqüenta mil dólares. "Pelo que vocês estão vendo, não me interesso por dinheiro. Só quero ajudá-los. Para isso me proponho a abrir um restaurante em Copacabana para onde vocês e o Brizola poderão enviar mensagens e até mesmo fazer ligações com pombos-correios".

Depois de ouvir tudo isso, não tínhamos mais dúvidas. O homem era um agente da CIA. Nenhum de nós tinha importância, ele queria era chegar ao Brizola, cumprindo a mesma tarefa que tempos depois foi muito bem desempenhada pelo cabo Anselmo. Postas as cartas na mesa, passamos a responder tranqüilamente às suas perguntas e propostas. Não podíamos falar pelo Brizola, porque nada sabíamos a respeito das suas intenções, muito menos do seu interesse em contatar o Rio de Janeiro. Além do mais, ditadura brasileira estava vigilante e logo descobriria os objetivos do restaurante.

Por fim, agradecemos o jantar e pedimos para voltar a Montevidéu. Calígula insistiu que dormíssemos lá, os quartos estavam prontos, dizia. Depois de muitas alegações, ele se convenceu de que nós não ficaríamos. Chamou os motoristas, pagos por ele, e mandou nos levar até Montevidéu, em companhia de três mulheres. A quarta ficou com ele. Deixamos as três na *Calle* Agraciada e fomos para casa, bem mais tranqüilos depois do enorme susto. E do nosso primeiro contato com um agente internacional. Pouco inteligente, diga-se de passagem.

Capítulo 30

Cinco pesos por almoço

Em Montevidéu existiam vários grupos de exilados. Políticos do Executivo, como João Goulart, Darcy Ribeiro, Amaury Silva (Ministro do Trabalho) e Waldir Pires (Consultor Geral da República); sindicalistas ligados ao CGT – Dante Pelacani, Osmildo Stafford, Severino Naino Schnaipp, Oswaldo Pacheco; militantes do PCB, como o deputado Demistóclides Baptista; deputados – general Henrique Cordeiro Oest, Max da Costa Santos e Claudio Braga; militares, capitão-aviador Alfredo Daudt, coronéis Dagoberto Rodrigues e Jefferson Cardim; o Vice-Governador do Estado da Guanabara, Eloy Dutra; os economistas Paulo Schilling, Cibilis Viana e vários estudantes. O CGT, como órgão político apartidário, tinha trânsito livre junto a todos os grupos. Mais de uma vez tentamos aproximar Jango de Brizola, sempre divergentes quanto aos métodos de ação contra os militares recém-instalados no poder.

Excluindo uns poucos, a maioria vivia em dificuldades financeiras. Alguns, inclusive, como o Schnaipp, sem nenhum recurso para sobreviver. Resolvemos, então, adotar um sistema de moradia e alimentação o mais barato possível. Acabamos alugando um apartamento para cinco – eu, Dante Pelacani, general Oest, Heber Maranhão e o Schnaipp, e fomos morar juntos.

Cada um tinha sua tarefa determinada: Schnaipp, que não tinha dinheiro e por isso não pagava nada, fazia as compras, escolhia o cardápio e recolhia de cada um setenta dólares de contribuição mensal; o general

Oest era o cozinheiro; Dante era encarregado da limpeza junto com o Heber Maranhão – aliás, um péssimo arrumador. Sobrava para mim a tarefa de lavar pratos e panelas. Cada um lavava e passava suas roupas.

O nosso apartamento ficou popular no meio dos exilados. Era considerado um território neutro, ótimo para reuniões políticas. Chegamos a realizar várias delas. Cada dia convidávamos um exilado para almoçar. A refeição custava cinco pesos. Muita gente ia. O Jango, o Brizola, gente da POLOP, da AP, do PCB e de outros grupos. A primeira vez que o Jango foi, estranhou que só existisse uma colherzinha para mexer todas as xícaras do café. Eu rapidamente esclareci: o lavador sou eu. Brincando, o Jango respondeu que me dava o maior apoio e que faria o mesmo se a atribuição fosse dele. Ao sair, pagou ao Schnaipp, sem reclamar, os cinco pesos.

Tínhamos um convidado permanente para o almoço. Era o Alberto Muniz Bandeira. O apelido dele era "Polop", por causa do grupo clandestino a que pertencia[1], e sobre o qual continuava fazendo o maior mistério, mesmo no Uruguai. Hoje, ilustre escritor e professor, um intelectual de primeira. Como o Bandeira também usufruía do baixo custo da refeição, estabeleci uma condição: ele lavaria os pratos de todos nós, aliviando a minha tarefa diária. Durante vários dias seguidos, alegou que tinha uma reunião logo depois do almoço. Depois que retirei a chave da porta para forçá-lo a cumprir a tarefa, ele terminou confessando que detestava lavar pratos e por isso sempre imaginava uma reunião para escapar. Naturalmente, tudo isso se dava em clima de brincadeira, mas era uma forma de amenizar o quotidiano e, ao mesmo tempo, de nos reeducarmos.

O Bandeira viveu outro momento de aperto durante nossos almoços. Herói da guerra dos Apeninos, na Itália, o general Oest seguia à risca a rotina de quartel em campanha.[2] Como cozinheiro do grupo, sempre colocava na panela a quantidade exata de comida, separada em "etapas", de acordo com o número de pessoas daquele dia. Um punhadozinho de arroz e de feijão e um pouquinho de carne seca picada em quadradinhos, tudo cru, cuidadosamente calculado sobre o mármore

1 ***Política Operária*, organização clandestina surgida em Minas Gerais, que iniciou o questionamento teórico das teses do PCB, o que viria a gerar os "rachas" do partido no final dos anos 60.**

2 **O General do Exército Henrique Oest foi um militar de esquerda, atuante, Secretário de Segurança em Alagoas. Depois de passar para a reserva elegeu-se deputado federal pelo PSP. Por ser herói de guerra, o presidente Castello Branco não deixou que lhe cassassem a patente depois do golpe. Cassaram o deputado mas não o general. O irmão, Lincoln Cordeiro Oest, dirigente comunista do PC do B, foi assassinado pela repressão.**

da pia, antes de ir para o fogo. O ritual começava com o Oest aparecendo na sala, sempre metido num bermudão desbotado, contando o número de bocas do dia.

Mas o diabo era que quem servia a cada um na mesa era o Schnaipp. Certo dia, em consideração à visita, o Schnaipp deixou o próprio Bandeira se servir. Resultado: ele tirou uma quantidade de carne bem superior àquela que o general tinha separado. Schnaipp não se perturbou. Pegou calmamente o prato do Bandeira e devolveu-o à panela dizendo: "Aqui a gente serve com a concha e não com a tarrafa". Em seguida colocou no prato do Bandeira as duas conchas a que cada um tinha direito.

Às vezes a "Agraciada" – nome da rua que acabou identificando nossa casa entre os brasileiros – parecia uma casa de loucos. O Heber Maranhão, faixa preta de caratê, simplesmente se exercitava dando murros nas paredes. Quando algum vizinho reclamava, ele passava um tempo dedicado à peteca, em acirradas partidas disputadas em plena sala, depois de empurrar todos os móveis! No final de 64, quando minha família foi me visitar, meus companheiros nos cederam os dois quartos, amontoando-se todos nessa mesma sala.

No resto do tempo, era na casa do Waldyr Pires, da Yolanda e de seus filhos que eu e muitos outros companheiros nos sentíamos mais acolhidos. Uma família alegre, bem estruturada, solidária, sem discriminações partidárias. Waldyr, como Consultor Geral da República, foi a cabeça política nacionalista do Jango. Petróleo, reforma agrária, Constituinte, tudo passava pelo crivo do Waldyr. Já em Montevidéu, todo sábado ele e Yolanda ofereciam uma feijoada em sua casa, com direito ao licorzinho de jenipapo que eles recebiam da Bahia. Quando minha filha Tania casou, em 6 de março de 1965, foi na casa do Waldir e da Yolanda que esperei o telefonema dela, na hora combinada. São dois amigos inesquecíveis.

Um conhecido espanhol em Montevidéu, ex-presidente do Banco da República antes da ditadura do Franco, Lossoia, afirmava que era mais fácil comportar-se como herói na frente de batalha do que com dignidade no exílio. Efetivamente, a sensação de inutilidade, a frustração pela perda dos cargos importantes, a dificuldade financeira e a necessidade de enfrentar os pequeninos problemas domésticos reduzem o indivíduo às verdadeiras dimensões do cidadão comum, anônimo.

E nenhum político tolera o anonimato. Presenciei cenas dignas de um teatrinho infantil, cujos protagonistas tinham sido figuras da maior importância nos quadros políticos e administrativos do país. A atitude certa no exílio, a que deu ótimos resultados, a que conservou o exilado inteiro ao longo dos anos, foi considerar que o relógio do tempo estava parado, esquecer todo o passado de importância, não rememorar os momentos decisivos da vida, hibernar completamente. Mais dia, menos dia, desde que não se perca a perspectiva, será possível atuar com mais eficiência, porque se tem como acervo precioso uma experiência vivida e dura.

Capítulo 31

Pollolandia

EXILADOS NO URUGUAI
Simpatia compensa falta de empregos
Reportagem de ARTHUR JOSÉ POERNER[1]

Todos os asilados políticos brasileiros no Uruguai não se cansam de fazer referências à simpatia que encontram por parte do povo daquele país, onde a liberdade é uma tradição de que todos se honram. (...) Essa simpatia, naturalmente, não é encontrada por parte do chefe da representação diplomática brasileira em Montevidéu, embaixador Pio Corrêa, acusado, pela unanimidade dos asilados, de levar sua missão diplomática aos extremos do policialesco, impedindo inclusive que os brasileiros obtenham empregos.

E é de empregos que os exilados mais precisam, em virtude da reduzidíssima capacidade de absorção de desempregados do mercado de trabalho uruguaio. Fora do setor universitário, então, dificilmente existe emprego para os asilados.

PROFESSORES

O ex-chefe da Casa Civil do governo Goulart, prof. Darcy Ribeiro, está ministrando, com grande sucesso, o curso de Antropologia da Faculdade de Ciências Sociais da Universidade de Montevidéu.

(...) A instabilidade quanto à permanência em Montevidéu e a conseqüente impossibilidade de assumir compromissos a prazos mesmo curtos fizeram com que o ex-deputado Almino Afonso abandonasse o Uruguai, no último dia 7 de

---

1 Publicada no *Correio da Manhã*, de 9 de maio de 1965.

abril, para se radicar, ao menos provisoriamente, no Chile. Tal instabilidade não foi a instabilidade comum a todos os asilados. Ela assumiu um caráter todo especial, movida por gestões do atual governo brasileiro, dirigidas particularmente contra o ex-governador Leonel Brizola e contra os ex-deputados Max da Costa Santos, Almino Afonso e Neiva Moreira. Com o internamento do ex-governador gaúcho e com a concessão de asilo ao sr. Neiva Moreira, apoiado pela ocorrência de golpe no país em que se asilou originariamente (Bolívia), restaram somente Almino e Max a enfrentar essa instabilidade quanto ao dia seguinte. Agora, só ficou Max.

EMPREGOS

Há dois médicos exilados, o Dr. César (do Rio) e o Dr. Alberto (do Rio Grande do Sul), que dividem seus esforços no atendimento de toda a comunidade asilada brasileira, sem prejuízo de suas atividades rotineiras no Hospital das Clínicas de Montevidéu. No momento, os dois médicos dão assistência regular às senhoras de dois líderes estudantis asilados, ambas grávidas. Os estudantes são Aldo Arantes, ex-presidente da União Nacional de Estudantes, e Herbert de Souza, o Betinho.

Por seu turno, o sr. Ivo Magalhães, ex-prefeito de Brasília, está procurando trabalhar na construção de estradas, campo da Engenharia em que é especializado, *enquanto o comandante Mello Bastos, ex-dirigente sindical dos aeronautas, chegou a trabalhar como motorista de aluguel. Utilizando o carro trazido por sua esposa, em fins do ano passado, o comandante Mello Bastos transportava turistas de Montevidéu a Punta del Este, a 400 pesos por viagem de ida e volta, mais ou menos Cr$ 20 mil, ao câmbio atual. Trabalhando em articulação com uma empresa de turismo uruguaia, o comandante transportou, certo dia, um casal de industriais paulistas, que se recusaram a permitir que o asilado lhes carregasse a mala quando o identificaram.(...)*

* * *

O Uruguai em 1964 era um país de regime democrático com uma economia em grandes dificuldades. Um milhão e setecentos mil habitantes, sendo um milhão e duzentos mil na capital. A carne e a lã, os dois produtos de peso na exportação. A pecuária, quase que atividade exclusiva de produção. Entretanto, a burocracia implantada nas cidades consumia a maior parte da renda nacional. Dia a dia a dependência do capital estrangeiro crescia e, cada vez mais, as decisões vinham de fora. O Uruguai, considerado a Suíça latino-americana por sua democracia, que tradicionalmente recebia os revolucionários fracassados do continente, começou a sofrer transformações profundas. Pela primeira vez chegava uma leva de exilados brasileiros cheia de operários e dirigentes

sindicais: os exilados anteriores sempre eram militares e políticos de destaque. O governo uruguaio deu o asilo mas perseguiu o quanto pôde cada exilado. Sentimos essa modificação pelas dificuldades em conseguir trabalho. Com exceção do professor Darcy Ribeiro, praticamente nenhum outro brasileiro pôde exercer seu ramo de atividade.

Procurei emprego na Pluna, companhia aérea estatal uruguaia. O diretor de operações disse-me que a minha participação como instrutor seria de grande valia, porque os comandantes uruguaios constantemente dormiam fora do terminal do vôo, alegando teto baixo, quando algumas vezes tinham até quinhentos metros. Que eles não tinham minha boa formação e experiência em todos os tipos de avião, convencional ou a jato, e que minha presença elevaria o padrão operacional do quadro técnico.

Deu-me um cartão para levar ao presidente da Pluna, um general, recomendando a contratação e mostrando o interesse da companhia. Fui bem atendido por ele, mas a resposta só seria dada posteriormente. Imaginei logo porque pediram tempo para dar a resposta: o Uruguai devia cem milhões de dólares ao Brasil, eu estava tomando bênção a cachorro. O prazo era para consultar a embaixada brasileira, cujo embaixador, Pio Correia, também era agente da CIA, segundo um livro escrito por um ex-agente, *A CIA por dentro*. A resposta seria uma desculpa qualquer. No dia marcado para a audiência, recebi uma carta comunicando a impossibilidade de me admitir. O presidente da Pluna me sugeriu procurar emprego na TWA, uma empresa norte-americana...

Desanimado, ainda tentei a LAN Chile, do governo de Eduardo Frei, através de um amigo que estava em Santiago. Tudo correu bem até a consulta à nossa embaixada, e novamente resultado negativo. O cidadão no Chile foi menos calhorda: disse claramente que eu não obteria trabalho em nenhuma empresa aérea da América Latina.

Nem do mundo. Recebi por carta um convite do diretor da Aviação Civil da Argélia, oferecendo-me o emprego de comandante da Air Algerie, graças aos meus amigos Miguel Arraes e Maurício Seidl. Com uma passagem da Air France já em mãos, iniciei os trâmites junto ao governo uruguaio para obter a documentação necessária à viagem. Deram-me um simples título de viagem, sem direito de retorno ao Uruguai. Pelas leis internacionais, eu ficaria apátrida. Lutei um mês no Ministério de Relações Exteriores, até que me disseram que estavam cumprindo uma

exigência do governo do meu país. O emprego parecia tão certo que Edelena foi ao Uruguai se despedir de mim. Fizemos planos para uma vida nova, com a mudança de toda a família para a França ou a Argélia dentro de pouco tempo. Mas por causa do tal documento perdi o emprego na Argélia. Dessa vez a frustração foi maior.

* * *

Finalmente resolvi montar uma sociedade com outros brasileiros e abrir uma casa de aves e ovos, com a ajuda de um velho exilado espanhol, Luis Cúneo, que desde 35 estava no Uruguai. Faziam parte da sociedade, além de mim, o capitão-aviador Alfredo Daudt, Maia Neto, Paulo Schilling, três gaúchos próximos a Brizola, além de Djalma Maranhão e Jacy Pereira, alguns dos quais já tinham estado comigo na embaixada. Compramos um caminhão, alugamos uma casa e a enchemos de galinhas. O negócio chamava-se *Pollolandia*; funcionamos uns quatro meses, mas o prejuízo era a regra.

Dentre os componentes da sociedade, só dois trabalhavam, Jacy e eu. Jacy, com a sua criatividade, inventou toda uma tecnologia para o abate e limpeza dos frangos. Um dia, um uruguaio me perguntou de quanto era o contrapeso que usávamos embaixo da asa das galinhas para vendê-las. Logicamente respondi que não usava peso algum. *Pero muchacho, cómo quieres ganar plata?* Descobrimos tarde demais que não dominávamos essa "lógica" do comércio...

Justamente porque não entendíamos do assunto, contratamos um uruguaio para comprar os *pollos* no interior. O negócio não custeava sequer as despesas. Passamos a efetuar um rigoroso controle, principalmente sobre as compras. O uruguaio, quando perguntado quantos *pollos* tinha comprado, respondia: *trecientos y picos* (poucos). Quantos *picos*, perguntávamos. *Picos.* E de *picos* em *picos,* fomos levados a fechar a Pollolandia.

* * *

Quando dissolvemos o negócio, ficamos com o caminhão de entregas por algum tempo, fazendo transporte de carga, – sempre que conseguíamos. Eu ou o Daudt "pilotávamos" o caminhão. Certa vez o Daudt me avisou que havia combinado levar um grupo de pessoas para

um piquenique em Colonia, no rio da Prata. Para minha surpresa, na véspera da viagem ele disse que tinha surgido um problema e me pediu para substituí-lo. Eu deveria estar às cinco da manhã na *Calle* Maldonado. Na hora marcada, busquei o encarregado do passeio. Seguindo suas instruções, percorremos várias ruas, algumas nos subúrbios, até enchermos o caminhão de gente. Toquei para Colonia. Chegamos lá por volta das onze horas e o churrasco foi até sete da noite.

Acho que por ser eu exilado político, notoriamente de esquerda, acabaram me contando que aquela reunião era dos Tupamaros.[2] A Pollolandia, aliás, já tinha ficado na mira da polícia justamente por causa dos Tupamaros: tinham prendido o Jacy e a Nereida, filha do Daudt, como suspeitos de pertencerem ao movimento. Parece que foram confundidos com um conhecido líder tupamaro barbudo – como o Jacy –, cuja mulher era loura – como a Nereida.

Era um grande risco para um exilado político estabelecer contato com um movimento clandestino, sobretudo porque já se esboçava o golpe militar. Ainda assim, confraternizei com eles, por solidariedade à luta que tinham pela frente. Ao chegarmos de volta a Montevidéu, de madrugada, o responsável perguntou-me quanto teria de pagar pela viagem. Respondi que seria o quanto tinham combinado com o Daudt. Oitocentos pesos. Está bem, receberei oitocentos pesos. De gasolina, gastara mil e duzentos. Para mim representava uma importância razoável. Mais do que eu recebia por um dia de trabalho com o meu carro (nas férias da minha mulher), a serviço do Sindicato dos Médicos. Reclamei do Daudt. "Ah, companheiro, temos que dar uma contribuição aos companheiros uruguaios!" O Daudt é um companheiro respeitável, pela sua conduta corretíssima em todos os seus atos. Mas o problema é que nós estávamos matando cachorro a grito...

---

2 O Movimento Revolucionário dos Tupamaros surgiu na luta dos trabalhadores dos canaviais uruguaios. No período de 1964 a 1967, eles estavam montando a infraestrutura clandestina para iniciar a guerrilha urbana.

Capítulo 32

O índio Darcy

Quando cheguei ao Uruguai, o Darcy já era meu amigo. Não digo que conspirávamos juntos, mas conversamos, várias vezes, sobre o quadro político em que o Darcy era o chefe da Casa Civil da Presidência da República. Eu tinha intimidade com o Darcy, o que, aliás, não era muito difícil... Com a irreverência e a maneira dele de falar, você trocava um bom dia e praticamente já era íntimo do Darcy. Ele me chamava de irmão, eu o chamava de índio.

Brincávamos com o nosso fracasso na política. Eu dizia: "Darcy, você, chefe da Casa Civil, recebendo o mundo político brasileiro, todo mundo fazendo reverências – professor, doutor – e você tinha que assumir uma posição circunspecta para resolver os problemas, discutir... Agora aqui, você caraminholado nessa poltrona, parece uma poita aí, perna cruzada, um índio, metido a intelectual, escrevendo grandes livros e com a petulância de contestar Marx... mas a mim você não enrola não, porque nos conhecemos bastante." Ele dava uma boa risada e dizia: "Que nada, todos são analfabetos e agora aqui é que eu estou na minha. Ninguém vai me chatear, não passo fome, sou professor da universidade e escrevo meus livros."

Darcy, no exílio, recebe convite de uma universidade norte-americana para ir aos Estados Unidos com salário alto, automóvel, casa à beira de um lago, sem compromisso de horário. A única obrigação que ele teria era escrever um livro sobre antropologia. Ele pensou e me disse: "Imagine, eu, Darcy Ribeiro, um cara subversivo, ia ter nos Estados

Unidos motorista, casa, tudo isso, e ganhar não sei quantos mil dólares para escrever um livro, mas com uma condição: o livro seria da universidade. Quando eu voltar para o Brasil, o partido comunista vai mandar me executar! Não vou aceitar de maneira alguma. Mas que eu estou tentado a aceitar pelo dinheiro, bem que estou."

Eu gostava do Darcy porque não tinha cerimônia. Entrava a qualquer hora na casa dele, lá estava Berta, uma mulher fantástica. O Darcy só fazia escrever, o resto era com a Berta. Só ela entendia os escritos a mão do Darcy: copiava não sei quantas vezes a máquina, fazendo as revisões. Logo que chegou ao Uruguai, estava escrevendo *O processo civilizatório*. Tivemos um convívio muito bom. Eu gostava de ouvir o Darcy falar de tudo, ele entendia de tudo. Computador: "Imagine você, Mello Bastos, computador é o bicho mais burro do mundo. Só sabe somar e subtrair. Agora, como a gente não pode somar um milhão de parcelas, ele soma isso num segundo. Aí é que está a sabedoria dele. O cara que inventou o computador é tão burro quanto ele. Se fosse inteligente, inventava outra coisa." E ria.

Darcy era cheio de contradições. Ele me achava assim, mais ou menos, com as posições políticas dele, com as convicções de esquerda e sem obrigação de prestar contas a ninguém. Quando estava no governo, havia aquela inquietação no movimento sindical, nos meios militares, aquela tendência de resistir à política americana dentro do país, e ele tendo de encarar tudo isso em alto nível. Como chefe da Casa Civil, tinha que pautar o seu comportamento pelas próprias convicções, mas também pelo dever e a responsabilidade do cargo, tomando decisões que, muitas vezes, contrariavam o próprio pensamento, mas eram acertadas para a conjuntura política.

Com certos comportamentos do Darcy, eu não concordava. Com toda aquela inteligência, a importância dos cargos que ocupou, ele, de repente, saía com uma molecagem total que me incomodava. Podia estar de fraque numa cerimônia, recebendo um presidente, um primeiro-ministro, e de repente soltava o maior palavrão: "Está vendo aquela dona ali, parece uma puta! Olha o jeito dela andar..." Era de uma irreverência terrível. Ele dizia abertamente: "A Berta é minha companheira, mas isto já está velho, vou arranjar outras mulheres por aí." O Darcy era um sujeito que, eu acho, não morria de amores por ninguém. Ele era aquilo mesmo.

Quando chegou ao Brasil para fazer a cirurgia de câncer no pulmão, em 1974, fui visitá-lo na Beneficência Portuguesa, onde estava preso. Em plena ditadura, o policial no corredor não queria me deixar entrar: "O professor não pode ser visitado." "Está bem." E segui andando. Ele: "Você não pode ir." E eu: "Você sabe se eu vou visitar o professor ou andar no corredor? Aí o Darcy sai lá do quarto e fala alto: "Oi, meu irmão!" E para o policial: "Por que você não quer deixar o meu amigo entrar?" Em tom de explicação para mim: "O policial está tomando conta de mim *pra* eu não fugir." Conclui, ordenando para o policial: "Vá *pra* lá, fica lá na porta que eu quero conversar, na sua frente não." O cara foi.

Era um homem que até diante da ameaça de morte tinha uma piada. Ele dizia assim: "*Tô* fodido. Vou arrancar um pulmão. Mas se a gente tem dois... Você é aviador, um avião que tem dois motores não voa com um? Por que eu não vou respirar com um pulmão? Vou dar um jeito, dizem que está no começo, não tem problema nenhum. Agora, que eu estou ruinzinho *pra* burro, estou." Não existe gabarito nem parâmetro para ele. A par disso, era um bom amigo, solidário, carinhoso. Ele me beijava no rosto.

Nessa época, o casamento com a Berta praticamente já tinha terminado. Quando ele saiu do hospital, foi para a casa do Max da Costa Santos. Não ficou com a Berta. De lá, foi para a casa do Noel Nutels. Dias depois me liga: "Oi, irmão, vem me buscar que eu vou *praí*." "*Tá* bem." Fui buscá-lo. Já no AI-5[1], ele tinha aparecido lá em casa, em Laranjeiras: "Não estou com vontade de que me prendam." Eu disse: "Mas aqui em casa você está é ruim." E ele: "Vou ficar só uns dias e já sei mais ou menos para onde vou." Tomou um uísque, ficou lá em casa um tempo e depois saiu, acho que ele mesmo se apresentou. Ficou preso na Ilha das Cobras.

Depois que ele voltou ao poder, pouco nos vimos. O Darcy ministro, o Darcy vice-governador, o Darcy senador, eu nunca procurei o Darcy. Não me sentia à vontade, acho que o sujeito vai pensar que estou procurando por causa da posição dele. Com o Brizola, a mesma coisa. Foi governador, minha filha jornalista ia entrevistá-lo e ele dizia: "Diga a seu pai para vir aqui no palácio." O que é que eu vou fazer no palácio? O governador está lá para bater papo? Não vou pedir emprego, não vou pedir cargo, vou tomar o tempo? Não. Estou sabendo que vai bem, eu vou bem. Com o Darcy era a mesma coisa.

---

1 Ato Institucional nº 5, editado em 13 de dezembro de 1969, endurecendo mais ainda o regime militar.

Capítulo 33

Passaporte com Malzbier

O CGT no exílio recebeu um convite da Federação Mundial da França, FFM, para participar de um congresso. Como todos os do CGT eram marcadíssimos no Uruguai, resolvemos escolher alguém que nos representasse e que pudesse viajar. Escolhemos o Djalma Maranhão. Mas ele objetou: "Ah, mas o meu passaporte está vencido." É, mas tinha que ser o Djalma, alguém que não era dirigente sindical mas tinha nossa confiança absoluta.

Sabíamos que o Heber Maranhão[1] e o Max da Costa Santos eram dois grandes falsificadores de assinatura. O Heber copiava uma, duas, três, quatro vezes,e lá para a quinta ou sexta vez, rapidamente, já fazia a assinatura perfeita de qualquer um. E o Max falsificava escrevendo com a folha de cabeça para baixo. Era impressionante. Então resolvemos falsificar a renovação do passaporte do Djalma.

Escrevi para Edelena pedindo que trouxesse dois selos federais quando viesse ao Uruguai. Naquela época os passaportes levavam selos. Quando fomos ver, o passaporte tinha três, e não dois selos. A sorte foi que ela tinha "importado" também umas garrafas de Malzbier, de que eu gostava. Não tivemos dúvida: tiramos um selo da cerveja, selo de consumo, e o pusemos no passaporte. Quem é que vai saber na França, na Alemanha,

1 **Heber Maranhão foi diretor da Estrada de Ferro Leopoldina. Chegou ao Uruguai disfarçado de vendedor de Bíblias. Depois do exílio, durante o governo Leonel Brizola, no Rio, ocupou a presidência do Metrô.**

o que é selo de consumo de cerveja no Brasil? Brasil não existe. Bota um carimbo em cima e fim.

Pois foi a solução. Mandamos fazer um carimbo e "autenticamos" os selos. Fui levar o Djalma ao aeroporto – ele achava que não conseguiria embarcar. A viagem era com todas as despesas pagas, passagem pela SAS. Na hora de passar pelo controle, puxou o passaportão dele, sem problema, entrou no avião e foi embora. Quando voltou, um mês depois, tinha carimbo em tudo que era página, de vários países. Tudo legal.

O problema foi com a polícia uruguaia, que lhe retirou o direito de asilo por ele ter se ausentado do país. Entram em cena os partidos comunistas da Argentina e do Uruguai e Djalma volta a Montevidéu, clandestino. Ficou escondido uns quinze dias, só eu e o Chiafitelli – o da Acqua Velva na embaixada – sabíamos dele. Até que um dia sumiu. Fala daqui, fala dali, esclarecemos o mistério. O Djalma estava num quarto alugado pelo partido na casa de um espanhol, que não sabia de nada. Com medo, ele não saía nem para comprar jornal. O espanhol começou a estranhar, o inquilino não estava doente... Antes que denunciasse à polícia, o Djalma saiu de lá e foi para a casa de um médico, na praia de Buceo. Só quando o partido conseguiu recontatá-lo tivemos notícia dele.

Djalma Maranhão morreu no exílio. De saudade.

Capítulo 34

Cunhado não é parente

João Belchior Marques Goulart. Ex-ministro do Trabalho de Getúlio Vargas, foi demitido por causa do "manifesto dos coronéis", depois de aumentar o salário mínimo em cem por cento. Curioso é que um dos principais signatários desse manifesto veio a ser ministro da Guerra de Jango, Amaury Kruel, e novamente teve uma atuação decisiva para derrubá-lo.

Leonel de Moura Brizola. O Brizola é uma coluna de ferro. Posso discordar dele em muitas coisas, mas é inegável que tem fibra, coragem. Decisão como o Brizola, muito pouca gente. Durante todo o tempo que passou no exílio, cada dia era dia de retornar ao Brasil e assumir o poder. Ele nunca desmoronou – aliás o Jango também não, mas este não tinha a gana do poder como o Brizola.

Logo no começo do exílio promovemos muitas reuniões políticas. Nunca conseguíamos juntar o Jango e o Brizola. Havia reuniões com a AP do Betinho, com a CUT uruguaia, que dava bastante cobertura aos ex-dirigentes sindicais que lá estavam, e com outros setores.

Mas os dois não se freqüentavam. A Neuza, irmã do Jango e mulher do Brizola, como que anulava os excessos da falta de cordialidade. Ela gostava do irmão e o visitava sempre. Mas não gostava muito da Maria Thereza. Eu nunca vi o Jango e o Brizola discutirem política. Quando se encontravam numa feijoada, por exemplo, não tinha papo. Era papo de feijoada. As pessoas que iam do Brasil conversar com um

não eram as mesmas que iam conversar com o outro. Mais tarde o governo uruguaio confinou o Brizola em Atlântica, um balneário a cerca de uma hora de Montevidéu, possivelmente para controlar melhor os movimentos dele. Aí mesmo é que os dois se viam pouco.

* * *

Jango era um homem simples, um fazendeiro que se deleitava em montar um cavalo e tocar sua boiada de uma capineira para outra. Conhecia profundamente todos os meandros de uma negociação de compra e venda de uma boiada. Era rico para a época, porque se limitava a criar gado e vendê-lo no tempo certo. Não se envolvia com exportação, não tinha indústrias, não participava de grupos – tão comuns hoje –, adorava ele mesmo discutir horas até fechar a venda de uma boiada. Essa peculiaridade verifiquei no exílio, conversando com ele a respeito de fazendas, que eu também conhecia razoavelmente por ser minha origem.

Tive oportunidade de conversar com o Jango sobre as atividades da sua fazenda em Taquarembó. Ele se deliciava em me contar os negócios. "Comprei uma fazenda, a de Taquarembó, dando trinta por cento e o restante com um ano de prazo. Senti logo que iria pagar o restante vendendo o gado que veio com a fazenda. O meu hábito de discutir com o ministro os problemas de câmbio me serviram muito na avaliação do peso uruguaio. Só na desvalorização do peso ganhei a metade da fazenda. Paguei tudo e ainda fiquei com uma boa vacada." "Tenho vontade de cruzar a fronteira e ver meu gado em São Borja." "Outro dia, pescando no rio que separa o Uruguai do Rio Grande, o meu anzol prendeu numa raiz. Mandei João Vicente (então com oito anos) tirar a roupa e mergulhar, desenguiçar o anzol e ir até o outro lado." "Eu e você, que nascemos em fazenda, temos um amor a estas coisas... até parece pobreza de espírito contarmos essas banalidades."

Certa vez recebi uma carta do meu pai, fazendeiro em Pernambuco, arrependido de ter apoiado o golpe de 64. Mostrei-a ao Brizola. "O velho fundiu a cuca." O Jango leu calmamente e disse: "Chame o velho para passar alguns dias aqui conosco." Esse era o Jango.

Apesar de ex-Presidente da República, durante o exílio não dispunha de esquema de segurança diferente do nosso. Quando se via algum elemento da polícia com ele, a pretexto de dar segurança, era mais para vigiar seus passos e as pessoas que recebia. Apesar de ser um pouco

difícil ver a cor do dinheiro do Jango, ele nunca se negou a pagar as mensalidades de vários sargentos exilados na pensão da Laura, na Avenida Brasil. Mensalmente, o Waldyr Pires, o Amaury Silva ou eu, íamos pegar com Jango o dinheiro da pensão da Laura. Era um ligeiro "parto". O Jango escutava a quantia, levantava-se da cadeira, fazia noventa graus à esquerda, metia a mão no bolso, tirava um pacote de pesos uruguaios, contava e, voltando-se, dizia – pelo menos para mim, quando era a minha vez – : "Levas essa parte porque não tenho aqui todo o dinheiro e amanhã vens buscar o resto." No dia seguinte, lá estava eu novamente. O Jango dava imediatamente a tal diferença e perguntava se queria um uísque ou um chimarrão.

Essa era a hora das nossas divagações, avaliação das nossas atitudes, informações que ele recebia diariamente do Brasil e, por fim, as nossas utopias futuras. Nunca passou pela cabeça do Jango estruturar um esquema de revanche pela articulação do golpe militar. Ele recebia políticos, militares do alto escalão e amigos. A todos expressava o desejo de reagrupar forças políticas para a retomada do caminho democrático. Não tinha fascínio pelo poder nem se deslumbrava com ele. Era um Getúlio Vargas sem ambições.

* * *

Brizola é uma personalidade. Persistência, otimismo e apego ao poder político são características acentuadas no meu querido Comandante Brizola. Sua casa em Montevidéu, com a célebre "sopa do exilado" servida por dona Neuza, era insubstituível. Ouvi muito o Brizola durante nossas caminhadas em Atlântica, onde ele esteve confinado. Brizola dissertava sobre os acertos e erros do Coronel Caamaño, que tentou depor o ditador da República Dominicana, analisava as condições brasileiras, procurando uma brecha por onde pudéssemos passar, e tanto fez que terminou perdendo o direito de asilo político. Mudou para os Estados Unidos. Os anos se foram e o Comandante Brizola não perdeu a garra nem o gosto pelo poder.

Eu não fazia parte do grupo do Brizola. Conversávamos cordialmente sobre a conjuntura política, o que a ditadura poderia fazer, as perspectivas. Era esse o papo do CGT com ele. Mas não discutíamos sobre o grupo de resistência armada que ele articulava aqui dentro do Brasil. Faziam parte o Dagoberto Rodrigues, Paulo Schilling, Neiva Moreira, Cibilis Viana, Max da Costa Santos...

Eu visitava a casa do Brizola, jantava, ia lá tomar uma sopa de vez em quando, a Neuza fazia macaxeira frita de que eu gostava, e naturalmente o Brizola por muito tempo tentou me cooptar. Ele dizia que "comunista faz aliança com o corpo mas o espírito fica de fora". Sempre desconfiava de aliança com comunistas, que deviam obediência ao partido em primeiro lugar. Quanto aos projetos militares notórios, como a experiência do Jefferson Cardim ou a RAN, com o desdobramento de Caparaó, eu não os considerava tentativas sérias de derrubar a ditadura. Fazer frente a um governo ditatorial dominado pelas Forças Armadas, portanto com conhecimento especializado de armas, sem ter armamento, sem formação militar, com um número insignificante de pessoas, só pode ser suicídio.

Tínhamos a turma do xadrez. O cabeça era o Cibilis. Jogávamos Dagoberto, eu, Daudt, Maia Neto, Souza Costa[1]. O curioso é que eram quase todos do grupo do Brizola. Mas o negócio era mesmo jogar xadrez; ficávamos horas reunidos numa casa, aquele silêncio, todo mundo concentrado. Depois soubemos que a polícia estava intrigadíssima com a conspiração que estaríamos armando... Nessa época a polícia usava estudantes para nos seguir, isso era um "bico" para eles. Quando o campeonato se fazia na casa do Dagoberto, em Pocitos, e eu morava na Avenida Brasil, saía de lá já de madrugada, a pé, e dava para perceber o sujeito na outra calçada me acompanhando. Mas não fazíamos nada mesmo, ele só podia informar: saiu tal hora, foi só, não foi só.

O "doutor" no xadrez era o Cibilis, que dava banho em todos nós. Aí vinha a ralé – um ganhava, perdia e saía dizendo que tinha ganhado oito partidas; só quem não precisava mentir era o Cibilis. Tanto que, anos depois, no Rio de Janeiro, eu voltei a jogar xadrez com ele em sua casa – ali no mesmo prédio do Brizola, na Avenida Atlântica, 3210 – e finalmente ganhei uma partida do Cibilis. Nunca mais joguei com ele. Eu disse: "Cibilis, não jogo mais com você. Você não pode mais jogar comigo." Acho que ele cochilou, sei lá, só sei que eu ganhei.

Em 83, todos nós no Brasil, recebo um recado do meu neto Claudio, então adolescente: "Um tal de Brizola ligou". Era o tempo de formação do novo PTB. Preferi não aderir, por acreditar que o novo partido dividiria a oposição. Mas os meus caminhos e os de Brizola ainda iriam se cruzar novamente.

---

1 **Fernando Souza Costa era um economista gaúcho, filho do Ministro da Fazenda de Getúlio, Artur de Souza Costa, que fez o acordo de Washington pelo qual o Brasil fornecia matérias primas a preço de banana... Era próximo a Brizola.**

Capítulo 35

Cruzando a fronteira

Achei que a melhor data seria três dias após a posse do general Costa e Silva no revezamento com o general Castello Branco. Tomei a decisão seis meses antes, considerando que a euforia da posse relaxaria os esquemas de segurança, o que me daria maiores chances. Não externei essa minha decisão a ninguém, nem mesmo a meus companheiros e amigos. Só contei à minha mulher.

Procurei o representante do Partido Comunista Brasileiro em Montevidéu e o consultei sobre a possibilidade de ter cobertura para um retorno clandestino. Ele me pediu um prazo de três meses. O Partido, respondeu, tinha três caminhos clandestinos. Do dirigente, do membro, do aliado. Considerando o meu passado, eu teria o caminho de membro. As instruções seriam dadas se eu assumisse o compromisso de manter o maior sigilo em tudo. Só agora, trinta anos depois, registro como depoimento aquelas instruções ricas em detalhes e simples na execução.

O plano era manter sigilo absoluto sobre a minha idéia de retorno e enviar por pessoa da família todos os meus pertences, ficando apenas com o necessário para encher uma bolsa a tiracolo "de boa qualidade". Utilizar uma identidade dos meus dezoito anos. Roupa, também de boa qualidade e uso de chapéu. Conduzir na mão o livro *O crime do século*, sobre o assassinato de Kennedy. Durante a viagem, não alimentar conversa com ninguém, nem mesmo com os contatos. A viagem teria início em Montevidéu, indo de táxi aéreo até a fronteira. Cruzaria a fronteira num táxi. Apanharia um trem até Santa Maria, onde passaria para um trem-leito direto a São Paulo, viajando durante dois dias e três noites.

Na fronteira, ainda do lado uruguaio, eu iria a um endereço onde pernoitaria. Por ser aniversário do dono da casa, eu deveria dar-lhe um presente. Era a senha. O táxi para cruzar a fronteira seria providenciado pelo meu anfitrião, mas daí em diante, em solo brasileiro, tudo seria feito por mim. Na estação ferroviária na fronteira, do lado brasileiro, às vezes faziam verificação de identidade nos trens ou nas estações, mas essa medida dizia respeito, quase sempre, a contrabandistas ou criminosos comuns procurados pela polícia. Em Santa Maria eu compraria leito até São Paulo, mas só quando estivessem faltando uns quinze minutos para o embarque, depois de verificar se havia lugar e ter feito a reserva. No trem, deveria chamar o fiscal e dar-lhe cinco cruzeiros (o normal era dois), entregando-lhe o ticket da passagem para não ser incomodado durante o percurso. Em São Paulo deveria descer na estação de Barra Funda e dirigir-me a um endereço de uma pequena firma de transportes, onde procuraria um japonês a quem daria o meu nome correto. Este chamaria por telefone um grande amigo aeronauta, o comandante Paulo de Sant'Anna Machado, que resolveria todas as minhas dificuldades de clandestino.

18 de março de 1967, seis horas da manhã. Para pôr em prática o plano, tinha-me mudado para um pequeno apartamento, só. Paguei o mês, deixei as chaves na portaria. Não me despedi de nenhum amigo de exílio. Era um instante de emoção, pelo sigilo com respeito a amigos queridos e pelo risco ao cruzar a fronteira, ou mesmo antes. Na porta do edifício estava o Chiafitelli, que me levou de carro até um campinho de aviação, onde peguei o táxi aéreo.

Fazia três anos que não entrava num avião. Outra emoção. Agüentei firme. Decolamos, atingimos novecentos metros e mantivemos essa altitude em vôo de cruzeiro até a fronteira. O piloto do avião sabia da minha existência no Uruguai, creio, porque durante a primeira hora de vôo insistiu em dar-me a pilotagem e eu, com firmeza, dizia que não era piloto e que não entendia nada de avião, era apenas um assíduo passageiro. Para confundir ainda mais o piloto, eu perguntava que instrumento era aquele (o altímetro, a bússola ou o contagiros, etc.). Penso que não o convenci, mas consegui que parasse de insistir em que eu pilotasse. Pousamos do lado uruguaio, despedimo-nos e ele me desejou boa sorte. Chamei um táxi por telefone e fui direto ao endereço que me deram. Presenteei o dono da casa, que estava fazendo aniversário, com uma garrafa de uísque que um coronel da FAB me havia dado ao passar por Montevidéu.

No dia 19 de março, cruzo a fronteira e piso em solo brasileiro bem na estação ferroviária, onde entro numa fila para comprar a passagem até Santa Maria. Eu era o oitavo da fila. Surge uma patrulha de um sargento e três soldados, com uma prancheta na mão e quatro laudas de papel cheias de nomes. A cada um da fila pediam a carteira de identidade e percorriam com o olhar todos os nomes. Eu estava de acordo com o figurino: bem vestido, sacola de couro a tiracolo, de chapéu (tenho-o até hoje) e lendo tranqüilamente (que tranqüilidade!) *O crime do século*. Correu-me um calafrio dos pés à cabeça.

Veio-me o ímpeto de sair da fila. Daqui não saio, foi a minha decisão. Observei que pediam a identidade aos dois sexos, e mesmo a duas menores. Acalmei-me por dentro, porque por fora ninguém estava mais alheio a tudo em torno do que eu, inteiramente envolvido com a leitura do livro – muito embora virasse a página sem ler uma palavra. Peguei a minha identidade com dezoito anos, tirada em Maceió, capital do meu estado, coloquei-a no bolso superior do paletó e, antes que me pedissem, entreguei-a displicentemente e continuei entretido com a minha leitura.

Nem terminaram de ler a quarta lauda da lista de nomes e devolveram-me a identidade. Tive a sensação de quem obtém uma grande vitória. Senti uma alegria enorme, e a primeira confirmação das informações que havia recebido em Montevidéu. Percorri de trem aqueles campos tão familiares aos meus olhos, quando os observava do alto. Saudades. Reminiscências. Verdadeira retrospectiva dos meus vinte e cinco anos de vôo pelo Rio Grande do Sul, pelo Brasil e por vários países. Agora, clandestino, ia num Maria Fumaça em busca de reintegração numa vida desfeita arbitrária e brutalmente.

Santa Maria. Reservei o leito. Fui ao restaurante passar o tempo. Faltando quinze minutos para a partida do trem, eu chego apressado, pago a passagem, sou obrigado a dar o nome completo sem apresentar a carteira de identidade e me encaminho para o leito. Dou cinco cruzeiros ao fiscal que, risonho, me assegura repouso total durante a viagem. Novamente repasso a vida e leio *O crime do século*. Uma baldeação e, depois de dois dias e três noites, desço em Barra Funda. Ando duas quadras, entro no endereço que me haviam dado, anuncio meu nome correto ao japonês e, em quinze minutos, encontro-me com meu velho amigo. Vinte e quatro horas depois, minha mulher chega a São Paulo. Quase não durmo por causa das emoções e dos longos relatórios de ambas as partes.

Parte 4

A VOLTA

Capítulo 36

O encontro

A emoção embargou minha voz. Fale. Só quero ouvir. Como vão as crianças? Deixe-me olhar você toda. É a mesma. Beijei-a inúmeras vezes. Os beijos se misturavam. Eram de amor. Gratidão pela solidariedade, reconhecimento pela fidelidade, por saudades, pelo sucesso das viagens clandestinas até o encontro maravilhoso, alguns por nada e mais outros por tudo isso. Esquecemos o tempo, as perdas, os sofrimentos. A vida começou novamente ali naquele quarto do casal amigo. Não preciso falar. A única novidade é estar aqui em carne e osso, em São Paulo, com você. O resto são detalhes de pouca importância. E as crianças? Elas sabem onde estamos agora? Quantos dias você pode ficar comigo? Observou se não foi seguida pela polícia? Temos algum dinheiro? Depois conto tudo *pra* você, agora fale, fale, fale... Ouvi, ouvi até dormir. Após anos, dormia com minha mulher, no Brasil, solto (por enquanto). Que maravilha. Abasteci-me de ânimo para trilhar novamente os caminhos espinhosos, porém certos, que tinham me levado ao exílio.

Ao sairmos do quarto, senti o conflito entre a noite maravilhosa, esperançosa, e a realidade. A clandestinidade, a prisão preventiva, a falta de recursos, levaram-me à conclusão de que tudo dependia da solidariedade. Não podia sair à rua por minha conta. Não podia ter a companhia da minha mulher, e tudo mais fugia à minha vontade. A euforia da véspera, fruto de um instante, servia de estímulo à grande luta que eu teria pela frente, para transformá-la efetivamente em estado de espírito permanente.

Capítulo 37

Começar de novo

Com uma semana de volta ao Brasil decido ir ao Rio de Janeiro, de carro, dirigido pelo De Sant'Anna, também clandestino. Viagem normal. Pelo elevador de serviço, chego de surpresa à casa da minha filha. Faço contato com três amigos, sendo um deles o meu dileto Raul Lins e Silva, já morto. Além de grande criminalista, ele era um homem com uma sensibilidade política muito profunda, principalmente pela sua formação socialista. Expus ao Raul a minha estratégia.

Primeiro, habituar-me a ouvir sem surpresa a língua portuguesa. Explico. Em Montevidéu, todas as vezes que ouvia na rua alguém falar a nossa língua, voltava-me rapidamente, na esperança de ser alguma pessoa amiga. O exílio afina o amor às coisas mais insignificantes, desde que sejam vinculadas à nossa Pátria. É incrível como, mesmo com tantos problemas, alguns de relevância nacional, o exilado tenha como idéia fixa, por exemplo, uma feijoada, onde possa reunir alguns amigos.

Em segundo lugar, andar pelas ruas para habituar-me com as caras, sem imaginá-las todas da polícia à minha procura. Terceiro, trabalhar e, simultaneamente, legalizar a minha presença, respondendo aos processos.

O Raul concordou com o meu projeto e se colocou à minha disposição para todas as sondagens necessárias. Disse-lhe que estava fazendo a consulta como amigo, porque eu já tinha um grande advogado, amigo dele e meu, Antonio Evaristo de Moraes Filho.

Aliás, o Evaristo foi meu advogado desde quando o governador da Guanabara, Carlos Lacerda, processou o CGT por uma greve com que paralisamos o estado. Após o meu retorno do exílio, Evaristo e George Tavares foram meus advogados por mais de três anos, até a absolvição final por unanimidade, sem terem me cobrado um centavo sequer, nem mesmo as custas. Outros advogados, como Modesto da Silveira, Marcello Alencar, Marcelo Cerqueira, Oswaldo Mendonça e Humberto Jansen, me deram preciosas orientações, além de terem defendido inúmeros companheiros, tudo de graça. Tenho essa dívida, não existe moeda para pagá-la. Só mesmo a minha gratidão e o reconhecimento de que eles, além de profissionais, foram meus aliados nas lutas de que participei.

Não retornei a São Paulo. Fiquei oito dias na casa da minha filha e, numa determinada noite, entrei sutilmente no meu próprio edifício. Fiquei trinta dias sem ir à rua. Realmente eu estava totalmente diferente de quando fui para o Uruguai. Não ganhava dinheiro nem gastava. Não freqüentava nem era freqüentado por ninguém. Não atendia telefone, mesmo que tocasse minutos seguidos. Não pagava água, gás e luz. Não era solicitado para nada. Passei a ter pena das pessoas que tinham todas essas obrigações. E os aniversários não mais me interessavam, nem mesmo os dos familiares. Sentia-me totalmente livre de obrigações.

Minha mãe estava no Rio de Janeiro, em casa de uma filha, preparando-se para viajar ao Uruguai. Era a segunda visita que me faria. Edelena convidou-a para jantar e ela, entre alegria e lágrimas, abraçou-se comigo. Foi uma grande emoção para nós dois.

Pintei todo o apartamento, fiz consertos e deixei o mês passar. Nesse período, fui visitado por dois amigos. Um era o economista Josué de Almeida, meu fraterno companheiro, que já morreu. Discutimos uma maneira de eu sair à rua. Nessa conversa, surgiu a idéia de comprar um carro com o dinheiro do Aero Willys que Edelena tinha vendido e começar a ensinar pessoas amigas a dirigir. Com isto, eu poderia me habituar com as fisionomias na rua e ganhar algum dinheiro, já que a pensão recebida por minha mulher pela minha "morte" não era suficiente para as despesas, mesmo somando o seu mísero salário de professora do estado. Poderia também trabalhar como taxista.

A segunda pessoa que me visitou foi o meu inesquecível amigo, já morto, João Luís Sá Freire de Faria. Desde a Escola de Aviação Naval,

no Galeão, ainda muito jovens, fomos colegas de turma. Eu, em matéria de política, sempre voltado para os aliados na última guerra, contra a ditadura de Vargas, a favor da criação da Petrobrás e pela democracia sem adjetivos. João Luís, ex-integralista, torcendo pela Alemanha, contra a criação da Petrobrás e pelos regimes de força. As minhas posições decorriam de uma firme convicção de que por esse caminho seguiam os honestos, patriotas, democratas e corajosos. João Luís, fundamentado nas mesmas convicções, seguia um caminho oposto ao meu. Ele reconhecia em mim um exemplo de correção, de amizade, de patriotismo e de bondade. Eu tinha as mesmas opiniões a respeito dele. Fomos amigos durante toda a sua vida.

Eu disse à minha mulher: "Só o Faria pode saber que estou em casa." Ao se encontrarem no Ministério da Aeronáutica, em dia de pagamento, ele perguntou logo por mim. "E o Melinho?" "Está em casa." "É verdade? Posso visitá-lo?" "Você pode e mais ninguém." Ouvi o barulho de chave na porta. Entram minha mulher e o Faria. Gordo, como sempre, fumando *Talvis*. Trocamos um grande abraço. Nosso papo rolou horas. Ao sair, insistiu em que eu desse o número da minha conta para ele depositar todo mês algum dinheiro, a fundo perdido. Não dei por dois motivos: primeiro, porque não tinha conta bancária. Segundo, porque por princípio só do meu pai – e até os dezenove anos – recebi dinheiro. Não precisávamos de dinheiro porque havíamos reduzido até refeições, e vivíamos rigorosamente dentro das nossas possibilidades. Minha mulher, além de professora do estado, dava aulas particulares. As meninas vendiam produtos Avon. O gesto do Faria me comoveu. Não satisfeito, na mesma semana, retornando de um vôo ao Paraguai, foi visitar-me e levou um vestido de *yanduti* para cada filha, além de uísque e *cherry*. Depois entrou de férias por trinta dias. No primeiro vôo depois das férias, morreu. Lá se foi o gordo com toda a sua bondade.

Capítulo 38

Profissão: Taxista

Meu primeiro dia no volante começou às seis da manhã. Saí de casa, em Laranjeiras, tomei a Rua Pinheiro Machado e segui a praia de Botafogo. A minha cabeça passava em revista os grandes aeroportos internacionais, os diálogos avião-torre de controle-avião, os *lobbies* dos grandes hotéis conhecidos, meus amigos dispersos pelo mundo afora como exilados, os processos por subversão a que me submeteram e que corriam à revelia. Tudo isso e muitas outras coisas faziam da minha cabeça um verdadeiro computador quando, no final da praia de Botafogo, alguém fez sinal com o braço.

Olhei para reconhecer quem me acenava, quando lembrei-me de que estava num táxi. Parei imediatamente. Era uma jovem, doméstica, que estava atrasada e queria chegar rápido à casa da patroa, na Rua Barata Ribeiro, em Copacabana. Conduzi-a como pude. Pagou-me e, ao dar o troco, me enganei. Ela conferiu o dinheiro, olhou para mim e disse: "Espertinho, passa *pra* cá o resto." Eu tinha errado no troco. Dei-lhe a diferença e ri para mim mesmo.

Passei a trabalhar diariamente, das seis da manhã até cansar. Para regularizar a carteira profissional de motorista, fui à polícia de trânsito, fiz exame de vista e atualizei a documentação. Adotei uma atitude no táxi. Usava óculos escuros e não descia em lugar algum, só na minha casa; também não tomava conhecimento do passageiro, se o conhecia ou não. Transportei ex-colegas da FAB a quem dei apenas bom dia, respondendo

ao cumprimento. Não sei se me reconheceram. Transportei colegas da aviação civil. De lado a lado, mantínhamos uma atitude de total desconhecimento. Cada um tinha suas razões.

Certa vez transportei no táxi um cidadão, pai do cônsul-geral brasileiro em Montevidéu, naturalmente muito conhecido meu e que tinha um comportamento frio e indiferente aos problemas dos exilados. O pai do diplomata e seu companheiro de viagem conversavam sobre ele. Diverti-me em ouvir os elogios à independência do cônsul, apesar das instruções rigorosas que recebia do Itamaraty. Durante toda a viagem, de Botafogo à Muda da Tijuca, ouvi os elogios àquele que teria, inclusive, feito importantes concessões aos exilados. Tudo mentira.

Numa terça-feira de carnaval, eu retornava de Caxias, estado do Rio, aonde tinha levado um rapaz embriagado. Na volta, parei para apanhar um passageiro que descera de um ônibus de São Paulo no viaduto de Parada de Lucas. Ele estava vestido de paletó azul, calça vermelha, camisa branca e uma maleta de mão grande, mas que não pesava mais de cinco quilos. Não sei por quê, mas logo tive uma impressão estranha daquela mala.

Mandou-me seguir em direção à Penha. Parou numa oficina e não encontrou a pessoa procurada. Em seguida, passamos na casa do pai dele, com a recomendação de não parar o táxi, para observar se o irmão estava por perto. Não estava. Dirigimo-nos para um posto de gasolina e, finalmente, aproveitei a demora, enquanto o passageiro esperava alguém, tirei a mala, larguei-a no chão e parti rápido para a cidade.

Numa segunda-feira, fizeram-me parar na Avenida Rio Branco. Um jovem entrou e foi logo dizendo: "Manda brasa para Ipanema que lhe pago muito mais do que o relógio marcar." Durante a corrida, explicou: "Sou um marginal para muitos e, para outros, assistente social. Sou mesmo é bicheiro. Dou alegria a milhares de pessoas todos os dias. Os bacanas do Jockey Club dão alegria a algumas pessoas e são chamados de esportistas. Eu sou chamado de marginal. Isso é uma injustiça. Eu sou mesmo um Garrincha – a alegria do povo. Sim, porque o jogador fica mais feliz esperando pelo resultado do que quando vai receber o prêmio. Todo mundo por aí vive na pior. Operário passa fome, briga com a mulher, carrega água na cabeça, dorme com o cachorro dentro do barraco, mas não deixa de fazer sua fezinha, só para passar o dia esperando algo. Todos que fazem o

jogo têm sempre um sorriso nos lábios. Só ri quem está alegre." Não deixava de ter uma certa lógica.

O meu táxi estava sendo, para mim, um laboratório de pesquisas sociais. Ouvi as mais diferentes conversas durante meses a fio, diariamente. Transportei os passageiros mais variados. Bicheiros, traficantes, prostitutas, diplomatas, militares, advogados especialistas em preparar falências fraudulentas e os tipos mais comuns. Os motoristas de táxi ouvem até segredos. Os passageiros partem do princípio de que todos são analfabetos e estão preocupados exclusivamente com o recebimento da corrida. Esquecem que eles sabem de tudo. São termômetros para avaliar a popularidade do governo quando vamos, por exemplo, de um aeroporto para o hotel.

Os passageiros mais humanos são as prostitutas, os marginais e os operários. Os mais frios são os religiosos, as senhoras de idade e os policiais. Na hora de pagar, o policial quer andar de graça, o religioso paga exatamente o que marca o taxímetro e a senhora idosa regateia os centavos. A prostituta, o marginal ou o operário são comunicativos, preocupados com os riscos profissionais do motorista e pagam sempre mais do que marca o taxímetro.

Dois episódios me comoveram e me fizeram refletir sobre o comportamento de quem está ou não está comprometido com a ordem vigente. Um domingo pela manhã, eu conduzia uma passageira pela Rua Jardim Botânico quando um automóvel saiu em marcha à ré de uma vaga. Parei e esperei a sua manobra. Reconheci então o motorista, meu querido amigo comandante Nelson Araújo. Ele também me reconheceu, apesar dos óculos escuros, e quando passei pelo seu carro vi que chorava. Naturalmente, somou a emoção com uma parcela de pena, por ver o colega, amigo, líder de todas as conquistas nos últimos dez anos, dirigindo um táxi para sobreviver. De minha parte, fiquei com pena do Nelson, por senti-lo envolvido por tantas obrigações sociais criadas pela nossa sociedade.

Episódio semelhante ocorreu ao lado do Manequinho, o menino fazendo pipi, ali em Botafogo: fecha o sinal e ficamos lado a lado, eu e meu amigo Raul Lins e Silva. Ele também chorou. Que alegria ter amigos que se emocionam às lágrimas por imaginar situações difíceis vividas pelos outros. A minha nova profissão não durou muito.

Capítulo 39

De novo a polícia

M. BASTOS PRESO E LIBERADO

O Comandante Mello Bastos, ex-presidente da Federação Nacional dos Aeronautas, foi preso às 10 horas de ontem em casa, por dois agentes da Polícia Federal que o libertou ao fim da tarde, após submetê-lo a interrogatório no Serviço de Ordem Política e Social, na Praça Vermelha (sic). O ex-dirigente sindical foi arrastado para um táxi que saiu em disparada, sem tempo de prevenir a família ou mesmo apanhar seus documentos. À tardinha, a Polícia Federal permitiu que ele telefonasse para casa, a fim de comunicar que pouco depois seria liberado, conforme ocorreu realmente.

(Última Hora, 29.10.1967)

Uma manhã, aí pelas dez e meia, paro o táxi na porta do meu edifício para tomar um lanche. Estacionei o carro perpendicular ao meio-fio. Ao abrir a porta, aproxima-se um indivíduo mal vestido, acompanhado de outro, e pede os documentos do táxi. Com a experiência do Uruguai, senti que se tratava de polícia da Ordem Política e Social, e que o pedido dos documentos era mero pretexto para se dirigir a mim. "Você está interessado em saber do carro ou de mim?" "Do senhor. Sou fulano de tal, agente federal, e tenho ordem para levá-lo à Delegacia de Roubos." O porteiro do edifício, *seu* Manoel, pernambucano de Glória do Goitá, meu amigo, a tudo assistia, calado. Pedi-lhe para avisar à minha mulher e passei-lhe a chave do táxi, já empurrado pelos policiais para dentro de um outro carro que mandaram parar.

Os policiais esbravejaram pelo meu gesto. “O senhor era comandante da Cruzeiro?” “Não.” “Da Panair?” “Não.” “Da Vasp?” “Não.” “Sabíamos que estava clandestino no Brasil. Sabemos também como voltou. Pegou um avião em Buenos Aires, foi a Paris e Praga, ali recebeu passaporte falso e com ele pegou um avião da Air France, descendo no Galeão. Não foi assim?” “Foi.” Senti o despreparo da polícia pela total desinformação quanto ao roteiro que eu havia feito. À polícia, fala-se a verdade quando ela tem conhecimento exato dos fatos, e nega-se tudo o que ela desconhece. Pelo menos num caso político.

Levaram-me para o DOPS. Subimos num elevador velhíssimo, andamos por alguns corredores e, finalmente, apresentaram-me ao chefe. Fui recebido por um torturador emérito, que nem sequer integrava os quadros da polícia política. Chamava-se Mário Borges. “Não sei quem mandou prender o senhor. Eu não mandaria, porque sou seu admirador. Acompanhei por muito tempo o senhor, nos comícios ao lado do presidente João Goulart, nas assembléias de sindicatos, em conferências. Nós temos medo do senhor quando lhe dão a palavra. Por isso queríamos saber tudo que o senhor dizia. O senhor sabe que não discordo do que o senhor diz...” Eu, calado.

O torturador tratava-me, respeitosamente, de coronel ou comandante. Cerca do meio-dia, chegou o chefe, Vasconcelos, que foi logo dizendo que não tinha mandado me prender. Perguntou se já tinham me servido almoço. Não. Vou providenciar. Não providenciou e mandou-me ao gabinete do general, chefe da polícia. Disse-me: “Não mandei prender o senhor. Vou enviá-lo à Polícia Federal. Mas como o senhor retornou do exílio, antes vou mandar um delegado ouvi-lo.” Passei a uma sala onde um delegado jovem se desculpou pela natureza das perguntas que iria me fazer. O interrogatório durou aproximadamente duas horas. Perguntas todas relativas às minhas relações no exílio com Brizola, Arraes, Jango, Darcy Ribeiro e outros. Confirmei as relações de amizade com todos e disse-lhe que o estranho seria se tivesse relação de amizade com os atuais detentores do poder pela força.

Levaram-me para a Polícia Federal, na Rua Sete de Setembro. O delegado disse que não havia mandado me prender. Que eu estava ali a convite. Que tinha informado ao meu advogado, Evaristo de Moraes, que eu não estava na Polícia Federal, porque realmente eu não havia chegado lá. Levantei-me para sair, dizendo que, já que se tratava de um

convite, eu não o aceitava. O delegado, meio surpreso, esclareceu que, antes de sair, eu teria que cumprir as formalidades para quem retorna do exílio. Informei-lhe que já não havia prisão preventiva contra mim. Ele reafirmou que eu não estava preso e poderia usar o telefone para falar com minha mulher. Recusei o oferecimento. Ele insistiu, fazendo a ligação. Para tranqüilizá-la, terminei falando com ela, dizendo que dentro de poucas horas estaria em casa. Após duas horas de inquirição, saí cautelosamente, temendo novo seqüestro. Tomei um táxi e fui para casa.

Legalizei assim a minha presença no país. Respondi a quatro processos por subversão na segunda auditoria de Marinha. Fui absolvido por unanimidade na auditoria e no STM. O julgamento aconteceu em 1971 e, enfrentando o risco da condenação, fui assisti-lo. Era tudo uma farsa política. Meus acusadores, na sua maioria, pertenciam à FAB. Um brigadeiro que havia sido meu aluno na Escola de Aeronáutica compareceu, como testemunha de acusação, a uma das inúmeras sessões de formação de culpa. Mas, na hora de depor, levantou a questão de que era do Serviço de Informações do Ministério da Aeronáutica e, como tal, não poderia revelar de público tudo que fosse sigiloso ou secreto. Naquele instante, não atinei sobre as razões que o levaram a levantar essa questão. Por solidariedade a mim, não creio. Ele tinha sido um dos participantes da arruaça de Jacareacanga, no governo de Juscelino. Talvez para não prestar um depoimento mentiroso cara a cara comigo. O Juiz-Auditor aceitou imediatamente a sua argumentação e assim me vi livre do incômodo de encarar mais um policial.

Duas testemunhas arroladas para me acusarem responderam às perguntas do Juiz Auditor com um discurso de elogios recheados de palavras afetuosas que me comoveram. Eram Paulo Sampaio de Oliveira, ex-presidente da Panair do Brasil, e o engenheiro Belingroth, da Cruzeiro do Sul.

O promotor alinhavou em sua arenga acusatória minha ativa participação na subversão: as greves que articulara, as campanhas de estatização dos meios de produção, a assídua freqüência a células comunistas, na Cinelândia e debaixo de um pé de fruta-pão junto às instalações de manutenção da Cruzeiro do Sul, no Rio. As acusações tinham procedência com relação à Aerobrás, que eu tentara criar. As demais eram mentirosas. Nunca tinha ido ao tal escritório na Cinelândia, nem tampouco estivera debaixo do pé de fruta-pão. O meu advogado

dizia: tudo isso é uma farsa, a decisão final é política, vamos retardar o máximo possível o julgamento. Assim fizemos.

No dia do julgamento, quem era o procurador da Justiça que leu o relato dos meus "crimes"? O mesmo promotor Rio Apa que havia formulado as acusações mais graves e mentirosas na denúncia. Quando vi o homem na tribuna, gelei. O relatório dele foi um resumo das testemunhas de acusação que não me acusaram, e sua conclusão foi pedindo a minha absolvição por falta de provas.

Após a sessão secreta, o Juiz Auditor anunciou minha absolvição por unanimidade. Fui cumprimentado por todos e saí eufórico pela absolvição e enojado pela falta de caráter e subserviência dos que, protegidos pela ditadura implantada em nosso país, se prestaram a participar da farsa, objetivando colher favores e postos na hierarquia da traição.

De que adiantou a absolvição? Continuei sem direitos políticos, demitido do Quadro de Oficiais da Força Aérea Brasileira, demitido da empresa aérea onde trabalhava, com a Habilitação Técnica – o diploma que me credenciava a exercer a função de comandante de aeronave – cassada, sem direito sequer de abrir conta no Banco do Brasil. E continuei com todas essas restrições até o dia 28 de agosto de 1979, a data da Anistia.

Capítulo 40

Mandato de prisão

Eu, Major-Brigadeiro-do-Ar RR - HENRIQUE DO AMARAL PENNA, Encarregado de um inquérito policial-militar, por delegação do Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica, MANDO, na forma da LEI, e com fundamento no artigo 136 do Código de Justiça Militar, seja preso e recolhido à prisão, PAULO DE MELLO BASTOS, contra quem se estão procedendo investigações policiais para apurar-se o fato narrado em Portaria Ministerial nº. 611/GM-1, de 16 de junho de 1964. QUE SE CUMPRA. Rio de Janeiro, GB, em 28 de julho de 1964.

Hoje tenho em minhas mãos a cópia do Inquérito Policial Militar dos Aeronautas, instaurado pelo Ministério da Aeronáutica em 1964, em que meu nome consta trinta e seis vezes, citado por comandantes de várias empresas aéreas, alguns deles quase fraternos amigos até então.

O INQUÉRITO POLICIAL MILITAR nº. 552 (...) tem por finalidade apurar fatos e as devidas responsabilidades de todos aqueles que, no Sindicato Nacional dos Aeronautas, tenham desenvolvido atividades capituláveis nas Leis que definem os crimes militares e os crimes contra o Estado e a Ordem Política e Social (nos termos do art. 1º., letras A e B do Ato nº.09, do Comando Supremo da Revolução).

Depoimento do comandante ILDEU DA CUNHA PEREIRA:

... constatei que há muito o Sindicato pautava suas ações com orientação geral sindicalista do Brasil, dirigida pelo CGT, tendo como representante direto dentro do Sindicato o comandante Mello Bastos; que mesmo aqueles problemas mais diretamente ligados à classe, como reajustamento de salários, serviam de base para promover o aliciamento da classe para objetivos de caráter político, como "reforma agrária", "pressão e desmoralização sobre o Congresso", não escondendo

nunca a Diretoria que assim procedia por fazer aquilo parte de um plano geral para o qual contava com apoio ostensivo do Governo Federal". Citou como comprovante do que declarava a chamada "GREVE MELLO BASTOS"...

É, foi o Ildeu mesmo, filho de D. Alda e do Dr. Edgar, irmão do Olavo, também exilado. O Ildeu, com quem morei na mesma pensão e estudei para o vestibular da Aviação Naval, em 1938. Sofremos juntos a perda de José França de Paula Reis, aspirante como nós, morto em acidente de avião durante a guerra, às costas da Paraíba. Nossa amizade varou anos e anos, consolidando o companheirismo e a lealdade... Como alguém dá semelhante depoimento sobre um amigo, desaparecido em circunstâncias de alto risco de vida, ao invés de procurar uma forma de ajuda? Foi uma decepção acabrunhante. Mas não a única.

Muitos outros companheiros que freqüentavam o sindicato, apoiavam as reivindicações, colaboravam nos trabalhos e até fortaleciam nossos ânimos para continuarmos sempre à frente da luta por melhores condições de trabalho, como fazem todos os sindicatos em qualquer país, muitos amigos aos quais pedi conselho em vários momentos... estão lá.

Os nomes no inquérito: Comandante Palladio Tupinambá, designado secretário da comissão encarregada de vasculhar toda a documentação do sindicato. Lamentou, ao apresentar o resultado do seu trabalho, que grande parte do material tinha sido destruída pelos dirigentes do sindicato. Maurício José de Carvalho, comandante na empresa Lloyd Aéreo, acusou-me frontalmente pelas minhas posições nas assembléias. Merece destaque Olavo Guimarães da Cunha Ayala, comandante da Cruzeiro do Sul, que constou como acusador dos aeronautas de todas as empresas, caracterizando sua missão de *informante profissional*.

Os depoimentos são repugnantes. Curioso que só tenham escolhido para depor comandantes, e não meus companheiros de vôo, telegrafistas, mecânicos de vôo e comissários. Além dos já citados, fazem parte dessa triste lista: Edson de Oliveira Paiva, Georg Friedrick Wilhelm Bungner, Cid Prado, Orlando Telles, Miltom Castro, Eurípedes Coelho Magalhães, João Stepanski.

Não sou rancoroso. Procuro sempre exorcizar os males que me afligem e justificar as falhas das pessoas que comigo convivem ou conviveram. Creio até que alguns estejam arrependidos, escondidos na bruma dos tempos idos, sem a recompensa que naturalmente esperavam.

Velhos comidos pelos anos como eu, envergonhados diante de si mesmos e, certamente, decepcionados, depois que leram o pedido do arquivamento do inquérito que tornou inútil a delação.

> ...Seria inócua, portanto, qualquer medida de natureza penal refletindo conveniência à ordem pública contra os implicados no inquérito. Na verdade, sejam eles simpatizantes de qualquer credo político-filosófico, ou mesmo abracem esta ou aquela ideologia, não seriam passíveis de reprovação jurídica antes que tivessem executado efetivamente uma ação contra os interesses da ordem político-social vigente, o que não se justifica na hipótese. Filiar-se a uma ideologia, seja ela de sentido filosófico, social ou religioso, ou mesmo manifestá-la, não representa atitude ilícita. Antes, constitui um direito inalienável a liberdade de pensar e o seu não reconhecimento implica no sacrifício do princípio, há longo tempo incorporado ao patrimônio jurídico do país. Assim, frente ao considerado, determino o arquivamento deste Inquérito, com a remessa oportuna à Auditoria de Correição. P.I. e C. Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1967. TEÓCRITO RODRIGUES DE MIRANDA. JUIZ-AUDITOR.

* * *

Para encerrar esta página constrangedora, e desejoso de perdoar a todos, quero invocar a lembrança saudosa de uma figura que considero pura e perfeita – até espírita era –, o comandante Ernesto da Costa Fonseca. Nas assembléias do sindicato, quando eu tinha uma proposta e ele outra, não nos confrontávamos porque, conhecedor da sua firmeza em defender as próprias convicções, eu retirava minha proposta e apelava para que ele aceitasse modificações na dele. Parecia jogo combinado, porque ele sabia que nossos objetivos eram comuns e, por isso, aceitava tranqüilamente minhas sugestões. Depois me dizia: "Sei que você me enrolou."

Tenho dele grandes ensinamentos. Quando íamos para alguma assembléia sindical, sempre me advertia: "Nas suas intervenções, tenha presente que o cérebro do trabalhador está no estômago." Homem de origem humilde, iniciou sua carreira como faxineiro dos Correios e Telégrafos, depois telegrafista dos Correios, aprendeu a voar em aeroclube, foi co-piloto por longo tempo e, finalmente, comandante, com destaque na profissão, sobretudo pelos dotes morais. Ex-presidente do Sindicato dos Aeronautas, por dois mandatos, foi preso e submetido a vexames em 1964. Envergonhado das humilhações sofridas na prisão, incompreendido pela família por sua atuação política, retirou-se para uma modesta casa no litoral sul do Rio de Janeiro e pouco durou. Triste, isolado dos amigos que estavam presos ou exilados, foi encontrado morto no quintal, sob um pé de fruta-pão. Não merecia.

Capítulo 41

Correio da Manhã

Preso. Solto. Respondendo a três processos, mas circulando. Portanto, podendo trabalhar com endereço certo. Três amigos, procuradores do estado da Guanabara – Paulo de Macedo Rego, Raul Lins e Silva e Benedicto Barros –, arranjaram-me um emprego no jornal *Correio da Manhã*, de propriedade de Niomar Moniz Sodré Bittencourt. O jornal tinha uma tradição democrática, sob a direção de Edmundo Bittencourt e, depois, de seu filho Paulo Bittencourt. Niomar, herdeira do Paulo, seu marido, manteve uma linha liberal coerente, graças, em parte, ao convívio com o socialista Edmundo Moniz, seu primo, intelectual, jornalista, pensador e figura austera e respeitada até pelos adversários.

Embora o *Correio da Manhã* tivesse tido participação ativa e destacada na derrubada de João Goulart, Niomar passou o jornal para a oposição depois de verificar que o golpe de 64, pretextando implantar uma ampla democracia, enveredou pelo caminho da ditadura, com desmandos de toda ordem.

Após ser apresentado a ela pelo Benedicto Barros, deixei claras minha posição política e as implicações com a justiça. Ela respondeu: "Morro de amores por tudo isso." O jornal, oposicionista em plena ditadura, foi perdendo espaço na distribuição de publicidade. Foi diminuindo o número de páginas e, conseqüentemente, o faturamento ficou reduzido à venda nas bancas. Para evitar o fechamento, Niomar aceitou, depois de muita discussão, arrendar o jornal a uma empresa, Ecos, criada por Mauricio Alencar, empresário bem-sucedido.

Isto ocorreu em 1968, no governo do general Costa e Silva. Mauricio Alencar, empreiteiro à frente da empresa Metropolitana, arrendara o jornal para colocá-lo na campanha política do Andreazza, que tinha pretensões à Presidência da República, em substituição a Costa e Silva.

Antes da entrega do jornal ao grupo do Andreazza/Mauricio Alencar, passamos pelo AI-5, assinado por Costa e Silva. A censura se plantou dentro da redação, o redator-chefe foi preso e eu, depois de fugir do Cenimar e do Exército, resolvi apresentar-me à 2ª. seção do Estado-Maior do 1º. Exército, que estava à minha procura. Falei por telefone com um oficial de Marinha, agente do Cenimar, que tinha deixado um recado no jornal para que me apresentasse ao Exército. Esse agente insistia para que eu me apresentasse a qualquer hora, naquela noite. Lógico que eu não estava indo ao *Correio da Manhã* nem estava em casa. Por isso, só no dia seguinte, às dez horas, fui me apresentar.

Terno completo, de gravata, short por baixo, pasta e escova de dentes no bolso. Edelena acompanhou-me até a Praça da República e lá aguardou. Entrei no Ministério e anunciei que desejava falar com o coronel chefe da 2ª. seção. Passei por longo corredor, abriram-me uma porta com a placa "Secreto". Uma sala de uns sessenta metros quadrados, uma mesa, uma cama de campanha, duas cadeiras, um major e um coronel. O coronel pediu a retirada do major e ficamos nós dois. O coronel foi até a porta, passou a chave e me disse: "Mandei chamá-lo porque tenho informações seguras de que o senhor é autor intelectual de toda a campanha contra o governo no *Correio de Manhã.*" Eu então retruquei: "Respondo com a minha presença. Se esta informação tivesse fundamento, eu não viria apresentar-me espontaneamente. Muito embora cassado, tenho o mesmo posto que o seu e, conseqüentemente, os conhecimentos comuns aos militares para ajuizar os riscos calculados. As minhas implicações políticas estão à margem das preocupações governamentais."

O coronel falou bastante, mudando de tratamento à medida que discorria sobre o governo vigente. Inicialmente, chamou-me de comandante, depois de coronel, e, finalmente, de Mello Bastos. Procurei, durante toda a conversa, não polemizar, porque o AI-5 recém-editado estava com toda a fúria. Mas reiterei minha condenação ao golpe, que chamei de "movimento militar". Ele se calou um pouco e, em seguida,

com o semblante denotando apreensão, disse-me: "Olhe, Mello Bastos, você perdeu e nós ganhamos. Quem ganha não entrega a rapadura de graça. Não me incomoda que você seja até dono do *Correio da Manhã*, mas não podemos admitir qualquer ação sua para denegrir o bom nome do governo. Se não se conformar com a posição de perdedor, vamos mandá-lo para Fernando de Noronha[1] até o sol esfriar."

Apanhou umas folhas em branco e mandou que eu fizesse uma declaração de bens. Fiz. Ele guardou a declaração, levantou-se, abriu a porta, acompanhou-me até o elevador e se despediu. Rápido, dirigi-me para o ponto em que minha mulher, ansiosa, já me imaginava preso. Segui direto para o jornal.

O *Correio da Manhã* foi invadido pela polícia do DOPS, sob orientação do Cenimar. Deram tiros no saguão de entrada, efetuaram uma busca em todo o prédio à procura dos jornalistas Edmundo Moniz, Arthur Poerner, Osvaldo Peralva, Franklin de Oliveira, Paulo Francis e Niomar Moniz Sodré. Os jornalistas fugiram; três deles pela janela do Arquivo, no terceiro andar, para um prédio vizinho. O AI-5 foi o sinal verde para a caça às bruxas. Promoveu as maiores violências, arbitrariedades, mortes, desaparecimentos e torturas. Nunca o Brasil passou período tão negro em sua história. Nem mesmo durante a ditadura de Vargas.

---

1 Naquele tempo, a ilha de Fernando de Noronha pertencia à União e era utilizada como presídio, onde estiveram os governadores Miguel Arraes, de Pernambuco, e Seixas Dória, de Sergipe.

Capítulo 42

Santos Dumont

"Alô, Mello Bastos? Eu, Leda." "Como vai?" "Bem." "E o Cibilis?" "Bem, todos bem. Tenho pensado muito em você." "Ótimo!" "Tu sabes, quando se pensa muito em pessoas amigas é porque temos problemas comuns e sempre um precisa do outro. A Neuza e eu estamos à frente da Coordenadoria Geral Social do Estado do Rio. O nosso maior problema é a FEEM – Fundação Estadual de Educação do Menor." "E eu com isso?" "Estamos estarrecidas com os métodos adotados. Repressão de ponta a ponta. Eu sempre digo à Neuza que tu poderias dar uma ajuda enorme a nós. Apesar da nossa amizade, ela não acredita que tu queiras nos ajudar. O Governador já disse que seria ótimo se nós te convencêssemos. Tu não és do PDT, mas a tua cabeça é a mesma que a nossa. Quero que nos ajude." "Leda, vou pensar uma semana e depois te respondo se posso ajudar."

Ajudar em quê? Como contribuir com o Governador Brizola sem pertencer ao partido dele? Não seria um comprometimento político?

Mas, que diabo, o que vale mais, os limites mesquinhos de um programa partidário ou o enfrentamento de um problema social que atinge milhões de menores? Mas o que queriam que eu fizesse? Não vou perguntar. Não me disseram nada porque é para não dizer. Se o pedido vem através da Leda e da Neuza é porque não tem conotação política. A ajuda que me pedem é de puro sacrifício, senão os políticos do PDT estariam disputando. Como recusar-me a contribuir com uma cota de sacrifício?

Minha cabeça não parou de raciocinar. No meu sítio em Teresópolis, resolvi que daria a contribuição. Como negar? Difícil. Mas também difícil aceitar sem comprometimentos. Sou amigo do Brizola. Tenho admiração pela sua fibra, estrutura e obstinação. Tenho medo dos seus métodos, das práticas políticas. Em política, com ele, ou se acompanha ou se é atropelado. Não é defeito. É sua característica. Vou ajudar, sem falar em política. Trinta e seis milhões de menores carentes no país. Oito milhões pelas ruas. Trombadinhas, pivetes, meninos ou meninas...

"Alô, Leda? Mello Bastos. Vou ajudar." "Que maravilha! Neuza vai exultar." "Alô, Mello Bastos? É Neuza. Estou muito contente em poder contar contigo nesta tarefa de leão. Ainda hoje te telefono." "Sim, sou eu, Mello Bastos. O governador quer falar com o senhor." "Companheiro, a Neuza me disse que vais ajudá-la. O trabalho é muito humilde, não é para o teu nível, mas só cabeças como a tua, como a minha, são desprendidas para um trabalho como esse. Tens carta branca. Quando a coisa estiver difícil, bate um fio que eu resolvo."

No mesmo dia, marcamos um encontro na sede da FEEM e de lá fui com a Neuza, a Leda e alguns diretores visitar uma escola na Ilha do Governador. Escola Santos Dumont. O pai da aviação, por coincidência ou associação de idéias... Meninas adolescentes, de catorze a dezoito anos, delinqüentes, sofridas, revoltadas, descrentes, agressivas. Percorremos a escola, fomos à sala da Direção e então a Neuza disse: "Quero que dirijas esta escola para acabar com a violência e criar uma esperança nessas meninas." "Não entendo nada disso. Preciso de pelo menos quinze dias para ler tudo a respeito da Escola e da estrutura da FEEM." "*Tá* bem, podes ler tudo, mas a posse quero que seja amanhã, porque tenho receio que te arrependas."

Dia seguinte estou empossado. Tudo adverso. As meninas, fartas de promessas mentirosas. Os funcionários desestimulados, descrentes e inseguros pelas mudanças constantes na direção. Eu, naturalmente, seria mais um que chega prometendo, mas que depois se acomoda e restabelece todos os métodos repressivos que abolira no começo.

Mãos à obra. Todo o apoio das duas coordenadoras. Respaldo do governador. Após alguns dias, apresentei um estudo modificando as instalações para castigo e muitas outras mudanças que transformavam a escola-presídio numa escola-aberta. Pedi ao governador a contratação

de mais 26 funcionários, entre psicólogos, psiquiatras, assistentes sociais e monitoras, no que fui prontamente atendido. Agora tinha de tocar o projeto de liberar, angariar credibilidade perante as meninas e os funcionários, e vencer a possível resistência da direção da FEEM.

Pela primeira vez participava da administração pública. Não conhecia no dia-a-dia o comportamento do funcionário civil diante de um novo administrador. Comecei a sentir as dificuldades. A direção da FEEM tratava-me com exagerada cortesia, mas minhas solicitações nunca eram atendidas. Os funcionários da escola testavam-me a todo instante, conferindo as minhas palavras com meu comportamento. Sabia que seria necessário um tempo para as coisas tomarem as suas cores reais.

Mantive minha coerência. Reunia as meninas e avisava que os cubículos não seriam mais utilizados para os castigos. Os funcionários (monitores), na sua maioria mulheres, em contato permanente com as meninas e que, há anos, estavam habituados a manter um pouco de ordem através de ameaças e violências, cruzavam os braços para torpedear minhas determinações de acabar com a violência. Este comportamento eu já previa. Várias vezes ao dia, eu ia ao pátio para solucionar situações incontroláveis. O que não estava nas minhas previsões eram os gestos, palavras e agressões físicas praticadas também pelas menores contra os funcionários.

Inúmeras vezes, fora da escola, vacilei e me questionei quanto aos resultados que desejava. Acreditar no autoritarismo que sempre combati, nem pensar. Melhor acreditar na nova equipe de profissionais, que pensam como eu. Vamos falar uma língua simples, franca e tolerante com as meninas que não têm família, escola, casa. E que se sentem discriminadas por toda a sociedade. Diariamente fazíamos reuniões com as meninas. Contra a nossa política, tínhamos a incompreensão do corpo técnico da FEEM e do funcionalismo do Juizado de Menores.

Não pedi emprego. Não precisava de emprego. O que eu ganhava com a anistia como oficial da Força Aérea Brasileira era mais do que suficiente para quem era modesto nos seus hábitos. Proclamei pra mim mesmo, e sem dizer a mais ninguém, que praticaria todos os atos de liberalização que beneficiassem as meninas.

Diariamente reunia todos os grupos de cada setor e discutíamos os problemas surgidos. Cada um apontava a solução, que, quase sempre,

contrariava a orientação da FEEM. Não tinha importância. Nós a colocávamos em prática. Os funcionários temiam a interpelação do Juizado ou da FEEM. Eu garantia que a responsabilidade era só minha. No íntimo, desejava essa interpelação. Seria uma boa oportunidade de dar o meu recado inteiro.

A FEEM sentia que além da Ilha do Governador havia uma ilha dentro da FEEM. Abolimos os castigos corporais, os cubículos, as restrições nas participações em eventos externos. Retiramos a PM da porta da escola, que tradicionalmente permanecia vinte e quatro horas. Autorizamos saídas de meninas com vários comprometimentos para irem à praia, passear ou mesmo para fazer compras, desde que me apresentassem a nota fiscal na volta. Todas voltavam. Algumas acabavam de chegar e logo fugiam pelo telhado quebrado que a FEEM não me dava meios de consertar. No fundo, eu queria o telhado quebrado, porque era por ali que as meninas habitualmente fugiam. E eu instituí a fuga como forma de aliviar as tensões. Queria fugir, fugia. Ninguém segurava ninguém. Não podiam voltar, a não ser pelo Juizado ou pela Delegacia de Menores.

Brizola estava terminando o mandato, Moreira Franco iria assumir o governo. Meu cargo era de confiança. Preferi sair um pouco antes. Foram dez meses. Nos anos seguintes, visitei algumas vezes a escola, os funcionários continuavam lá, algumas meninas também. Todos manifestavam grande alegria quando eu aparecia. Com o tempo, as meninas cresceram. Consegui saber de algumas. Presas em Bangu. Outras mortas.

Mas tentei fazer daquela "escola" uma Escola.

Capítulo 43

Solidariedade

Como é bom acreditar nas pessoas. Primeiro de abril de 1964, oito e meia da noite, chovendo, éramos quatro num automóvel, à procura de um lugar seguro. Na minha cabeça, passou logo a casa de minha irmã Luísa e seu marido Luís, moradores do Méier, subúrbio do Rio, numa rua sossegada. O automóvel parou à porta do prédio modesto, mandei os companheiros aguardarem meu sinal de positivo, pela janela do segundo andar – e se eles não estivessem em casa? –, subi as escadas aparentando tranqüilidade, toquei a campainha: "Paulo!" "Sim, e vim para ficar." "Entre, a casa é sua" – disse-me meu cunhado.

Essas palavras simples, "a casa é sua", nunca me haviam soado de forma tão hospitaleira. Senti o mais profundo sentimento de solidariedade. Como também quando minha irmã Mercês e minha prima Alice foram ao Uruguai levar-me o conforto de suas companhias.

Do golpe de 64 até a anistia, foram quinze anos de espera, de angústias, de sobressaltos, mas também de muita alegria silenciosa. Sem poder dar, porque nada possuía, mas recebendo solidariedade das mais variadas formas. Estou aqui, pronto para dar minha contribuição, dentro das minhas possibilidades. Palavras mágicas que pareciam dissolver minhas dificuldades e meus medos. Quantas vezes me emocionaram e me levaram a um silêncio embargado.

***

No exílio, há riscos sérios, inclusive de seqüestro, mas se anda, conspira-se, alimenta-se o imaginário de cada um, constroem-se castelos – de areia –, forjam-se amizades muito fortes, sublimam-se os valores. É um momento de purificação. E têm-se alegrias. Quantas visitas queridas recebi.

Minha mãe, Honorina Portella de Mello, tinha setenta e quatro anos quando foi, de ônibus, de Caruaru, em Pernambuco, até Montevidéu, no Uruguai, para levar-me o seu amor e carinho. Jamais me esqueci da visita. Foram dias felizes, apesar da crueldade do exílio. Recordo-me que ao recebê-la, depois de instantes comovedores, perguntei se estava cansada. "Não, estava ansiosa para chegar e vim sentada." Não sei se na minha idade agüentaria essa viagem. Foram quatro dias de ônibus. Felizes os meus irmãos, que tinham a mesma mãe. Hoje, só restam saudades.

Edelena. Merecia um livro inteiro. Edelena Albernaz de Mello Bastos, minha mulher e companheira há cinqüenta e cinco anos. De formação agnóstica, professora primária, fez faculdade de Pedagogia depois de avó, mulher de coragem, fibra e uma montanha de caráter. Era minha "viúva", porque a ditadura me demitiu do quadro de oficiais da Aeronáutica sem julgamento, passou a considerar-me "morto" e, assim, a pagar uma pensão relativa ao posto de tenente-coronel aviador. Por onze vezes, nas férias escolares, visitou-me no exílio.

Numa delas, a única em que foi de avião, da Panair, viajou com passagem paga pelo presidente dessa empresa. Como já contei, eu havia recebido convite às da Air Algerie para integrar o seu quadro de comandantes. Para isso, seria necessário o governo uruguaio autorizar-me a sair do seu território e o governo argelino conceder-me um *laissez-passer*, através da embaixada argelina no Rio. Edelena precisava ir ao Uruguai levar esse e outros documentos, além de minhas fardas de comandante da Varig, que eram idênticas às da Air Algerie. Como não tínhamos dinheiro, decidi escrever ao Dr. Paulo Sampaio, presidente da Panair, ressaltando as nossas divergências quanto à estatização do transporte aéreo mas também a impossibilidade financeira de pagar a passagem da minha mulher. Paulo Sampaio convidou-a ao seu escritório: "Minha senhora, estou tão vigiado quanto seu marido. Não devo mandar fornecer-lhe essa passagem, mas pagarei do meu bolso em homenagem a ele." Infelizmente, o governo uruguaio cancelou a autorização para que eu viajasse como asilado político, por pressão do governo brasileiro.

Cada vez que Edelena descia do ônibus na estação de Montevidéu, onde eu a esperava ansioso, as nuvens desapareciam e eu a via como nos tempos de noivado, quando, ao pé da escada de sua casa, eu a aguardava descer para a sala, entrelaçando-nos num apaixonado abraço. Não sei por que não se cultiva o amor. É bom demais.

***

Recebi, certa vez, uma visita inusitada. Passando por Montevidéu de navio, em direção a Buenos Aires, o coronel-aviador Anderson Oscar Mascarenhas surge à porta para visitar-me. Surpreso, recebo um litro de uísque e um convite para jantar. Esse uísque foi aquele que serviria de senha para identificar-me, na fronteira, à pessoa que me deu o roteiro até São Paulo, na volta do exílio.

No retorno clandestino, precisei de uma verdadeira malha de proteção para não cair nas mãos da polícia. Já em São Paulo, meu amigo e companheiro de tantas lutas Paulo de Sant'Anna Machado, ex-marinheiro expulso como comunista, mas então clandestino como comandante da Panair, ex-presidente do Sindicato dos Aeronautas, com ativa participação política, possuidor de personalidade e caráter raros, não só me recebeu carinhosamente, como me cedeu o quarto seu e de sua mulher para o grande reencontro com Edelena. Daniel, Weber, Lucio, Marcus, Roberto, Teixeirinha e tantos outros, todos comandantes queridos como irmãos. Até Paulo de Mello Bastos, ilustre arquiteto de São Paulo, preso por ser meu homônimo, visitou-me e, agora amigos, colocou-se ao meu dispor. Decorridos trinta anos, seria exagero dizer que sinto saudades, mas é gostoso sentir o calor da amizade e da solidariedade.

Sou grato a uma infinidade de pessoas, inclusive às muitas que foram às lágrimas por me verem trabalhando como motorista de táxi no Rio, na clandestinidade. Quero homenageá-las na figura de Lucinda, nossa empregada por muitos anos, que minha mulher precisou dispensar por falta de dinheiro, pouco depois do golpe. Ela, semi-analfabeta, no seu linguajar e com suas garatujas, escreveu-me uma cartinha para Montevidéu, com sua mensagem de apoio.

Capítulo 44

Os militares e a ditadura

Nós, perdedores de 1964, sabemos o que é terror policial. Não se conseguia trabalho em entidade vinculada ao governo e até as empresas privadas sofriam pressão do SNI. Os aviadores foram impedidos de voar. Não se podia ter conta em bancos oficiais, nem entrar em repartições militares, no caso dos cassados. O telefone era censurado permanentemente, além das chamadas misteriosas. Os filhos sofriam perseguição na universidade, as esposas em seus empregos públicos. Chamados para depor nos IPMs – Inquéritos Policiais Militares – como testemunhas, saíamos quase sempre como indiciados, além de ter que suportar as mentiras, farsas e calúnias vinculadas na imprensa.

Paralelamente a esse quadro de perseguições pessoais, os golpistas praticavam toda sorte de corrupção, transformando as Forças Armadas em polícia do mais baixo nível, responsável pelo esquema de tortura com requintes só iguáveis às polícias de Somoza, Trujillo e Stroessner. Os coronéis, majores, capitães e postos correlatos na Marinha, em trajes civis, torturavam com nomes de Dr. Afonso, Dr. Edgar ou outro qualquer, receosos, com razão, de ser identificados.

Os torturados, alguns levados às portas da loucura no DOI-CODI, OBAN e outras infernais repartições, fixaram as fisionomias dos algozes. Durante os longos períodos de prisão, foram trocando informações, catalogaram centenas de nomes e postos militares, e acabaram publicando um livro na Itália com a relação dos torturadores. Anos mais

tarde, a Arquidiocese de São Paulo patrocinou o levantamento dos registros de tortura nos processos políticos, publicado no livro *Brasil Nunca Mais*.

A anistia tentou passar uma esponja nisso tudo. Mas como apagar no seio de cada família o nome do assassinado? Como levar ao esquecimento os momentos terríveis da tortura? Como tirar da cabeça o parente desaparecido? Não. Os assassinos que, a pretexto de combater o comunismo, praticaram todos esses crimes, além do de lesa-Pátria, deverão responder por eles.

Os golpistas de 1964 foram se isolando da sociedade pelas arbitrariedades cometidas. Os generais, almirantes e brigadeiros passaram para a reserva remunerada e imediatamente assumiram funções de direção nas multinacionais. E designaram coronéis, comprometidos como eles, para funções importantes. Criou-se assim uma ampla operação de tráfico de influência. Todas as reivindicações dessas empresas aos órgãos públicos passaram a ser feitas pelos ex-oficiais, já então na reserva.

A generalização dessa conduta criou uma nova perspectiva política para esses militares. Formaram-se grupos de direita dentro e fora das Forças Armadas, para a prática de atos terroristas. O objetivo era criar um clima de intranqüilidade que justificasse o regime ditatorial, evitando, assim, o crescimento do "comunismo ameaçador".

É evidente que a direita atribuiu à esquerda a prática de todos os atos terroristas. O general Geisel chegou a reconhecer a existência de grupos extremados, mas leais, dentro do sistema. Foi obrigado a demitir o general Ednardo D'Ávila Melo, comandante do 2°. Exército, quando o jornalista Wladimir Herzog e o metalúrgico Manuel Fiel Filho foram assasinados dentro do DOI, em São Paulo. O general Figueiredo, após o fracasso do atentado do Riocentro, limitou-se a declarar "atirem contra mim", ajudando a encerrar o caso. As bombas da direita explodiram na mesa do presidente da OAB, matando sua secretária. Bancas de jornais foram incendiadas. Reuniões públicas, a favor da anistia, como as do CEBRADE[1], eram invariavelmente perturbadas com bombas de gás lacrimogêneo – até na rampa do Congresso Nacional. Tudo isso fazia

1 O Centro Brasil Democrático, com núcleo em Brasília, foi um importante instrumento de luta democrática ao final da ditadura.

parte de um plano controlado por oficiais e civis plantados em postos de mando. Não queriam e não podiam aceitar o avanço democrático.

Havia um problema militar por trás de toda essa crise. O oficial da ativa, ao passar para a reserva, sofria uma redução de quarenta por cento dos seus vencimentos. Por isso, resistia no último posto até o limite máximo de tempo, para evitar a redução salarial. Com a continuação do regime ditatorial, estaria assegurado o tráfico de influência dos militares na direção das grandes empresas, principalmente das multinacionais, garantindo o futuro dos que passavam à reserva. Os oficiais da ativa manteriam a ditadura e os oficiais em postos nas empresas privadas e órgãos públicos asseguravam empregos.

O general Figueiredo não enfrentou os responsáveis pelos atentados. Pelo contrário, não só não apurou qualquer dos atos terroristas como ainda promoveu os responsáveis por eles. Paralelamente, o general, através de decretos – alguns secretos –, foi nivelando os vencimentos dos militares da reserva com os da ativa e colocando mais de cinqüenta por cento dos seus vencimentos como "não tributáveis" pelo imposto de renda. Esse comportamento do governo serviu de trunfo nas negociações com a direita. O governo militar isolou-se completamente de todos os segmentos da sociedade e sentiu-se acuado pelas organizações com credibilidade no país. A farda, antes motivo de orgulho, passou a causar medo e indignação na população.

O general Geisel pregou: abertura lenta, gradual e segura. Lenta, para ganhar tempo. Gradual, para fazê-la por etapas e, finalmente, segura, no sentido de preservar todos os comprometidos.

Capítulo 45

À espera da anistia

Em 1976 cansei da burocracia. Depois do *Correio da Manhã*, ainda houve a ECL, a firma de Consultoria de Engenharia, em que comecei numa função secundária e acabei superintendente. Vendi então o apartamento do Rio de Janeiro e me transferi para Brasília. Queria não só fugir do controle policial, mas me aproximar de uma de minhas filhas que estava morando lá. Pouco tempo depois, em fevereiro, nasceu mais um neto, André. Minha inseparável mulher e companheira, Edelena, se desligou do Rio, uma de suas paixões, e acompanhou-me a Brasília.

Minha cabeça dava voltas, o tempo era demasiado longo, a ditadura firme, as perseguições se manifestavam de todas as formas, inclusive na proibição da abertura de conta no Banco do Brasil.

Brasília, para mim, era uma fuga. Fiz rigorosamente como dizia o meu amigo Brizola, no Uruguai: "Quem embarca definitivamente numa missão, solta o barco ao léu quando chega do outro lado, e seja o que Deus quiser." Desliguei-me inteiramente do Rio, dos amigos, dos inimigos regionais e afundei-me de corpo e alma num projeto de implantação de uma fazenda no cerrado goiano, em sociedade com o meu genro. Aos cinqüenta e oito anos, lancei-me num trabalho de doze horas diárias, no campo, só, sem conforto, isolado, solidão total e muitos riscos.

Para mim, aquilo representava distância da perseguição policial e política, e, acima de tudo, retorno às minhas origens: fazenda, gado, trabalho braçal e convívio com o homem da terra. Creio que ninguém

entendeu a minha gana e determinação de enfrentar tudo isso àquela altura da vida. Fugi de tudo, enquanto o tempo corria. Corria a meu favor. Era ter têmpera para esperar. Eu sabia disso. Não seria uma revanche, mas um intervalo entre a repressão, a tortura e um período de retomada do caminho pacífico. Talvez nem a democracia, mas a indiferença. Um espaço de ninguém. De todos.

Ocupei o meu espaço com a anistia de 1979, 1985 e, creio, com a Constituinte de 1988. Passei a ter uma situação financeira folgada, em virtude da anistia como ex-dirigente sindical e coronel da FAB. É pena que tantos anos, vinte e quatro, tenham se passado. É pena, repito, para mim, uma vez que se foram os meus quarenta e seis anos, se arrastando de 1964 a 1988, em manobras defensivas à espera da minha vez.

O caminho que percorri a partir de 1964, cheio de espinhos, deu-me paciência, capacidade de esperar. O sucesso é medido a conta-gotas. Temos que resistir com os instrumentos disponíveis. Destruir-me? Entrar em desespero? Depressão? Suicidar-me? Não. Resisto, invento, transformo-me, espero, sonho.

Capítulo 46

Meus sonhos

Meu atestado de óbito profissional foi firmado no mesmo dia em que embarquei para o exílio.

> PORTARIA N.º S-50-GM5, de 19 de junho de 1964
>
> O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, considerando as razões apresentadas pela Diretoria de Aeronáutica Civil, resolve:
>
> Suspender até ulterior deliberação:
>
> 1 - As concessões de licenças previstas na portaria número 869-A-GM5, de 29 de agosto de 1963, a todos os militares transferidos para a reserva por força do Ato Institucional de 9 de abril de 1964.
>
> 2 - As revalidações de certificado de habilitação, também previstos na portaria acima citada, a todos os aeronautas e aeroviários penalizados pelo referido ato.
>
> a) Major Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavanère Wanderley, Ministro da Aeronáutica.

Todas as minhas credenciais foram cassadas sigilosamente, como bem revela o "S" que antecede o número da portaria. Tal aberração veio a público anos depois, quando o coronel Paulo Rezende Malta impetrou mandado de segurança junto ao Supremo Tribunal Federal, por motivo análogo. Eu soube, então, qual foi a razão maior da resposta negativa de todas as companhias de aviação às minhas tentativas de conseguir emprego, logo depois do golpe de 64. Por coincidência, minha habilitação técnica de comandante e o exame de saúde tinham vencido em abril de 1964. Eu já não voava desde maio de 1963, quando a Varig teve que me readmitir, depois da "Greve Mello Bastos", mas deixou de me escalar como piloto.

Aí comecei a sonhar que estava voando.

Sonhava, no mínimo, uma vez por semana. No começo, os sonhos eram com o último avião a jato que eu tinha voado. Sempre havia uma barreira na hora de preencher o plano de vôo. Como vou assinar o plano se minhas credenciais estão vencidas? Ainda no sonho, sempre estava a bordo o meu amigo, comandante Freitas, que assinava por mim. Creio que ele sempre aparecia para me salvar porque foi o único comandante que teve a coragem de me visitar na embaixada do Uruguai, durante meu asilo.

A cada ano que passava fui voando, em regressão, todos os tipos de aviões, até chegar aos monomotores da Escola de Aeronáutica. Dois sonhos, particularmente, me impressionaram pela extensão e precisão de detalhes. Um deles foi em Natal, no Rio Grande do Norte. Eu estava dando instrução a outro comandante da Varig, durante um pernoite. Isso de fato era comum: também fui instrutor da Varig e aproveitávamos o pernoite porque não era permitido fazer manobras com passageiros a bordo. O avião era o Super-Constellation, quadrimotor, o maior avião que antecedeu o jato. No sonho eu vivia quase que a realidade, até fazendo as recriminações quando a besteira passava do limite. Neste vôo, sonhado, ao receber instruções para cortar (parar) dois motores, ele cortou os dois do mesmo lado – direito –, o que pode ser fatal. A esculhambação que lhe passei foi tamanha que acordei ainda com os dois motores parados. Mas foi um alívio. Sempre que estou em perigo no sonho, acordo para interromper o medo.

O outro sonho que me impressionou, para meu deleite, foi uma viagem de Ciudad Trujillo para Nova York. O procedimento correto era decolar com permissão da torre e, após iniciar a subida, chamar pelo rádio o Centro de Controle de Nova York, para pedir a aprovação do plano (*clearence*). Em inglês, informava-se a hora da decolagem, tipo do avião, empresa, autonomia de vôo, etc. Fiz todo o procedimento sonhando. Lembro-me de cada detalhe. Como era do meu agrado, não acordei. Fui até Nova York.

Ainda sonho. Mas a cada ano minha participação técnica diminui. Faço o vôo sem me sentar na cadeira de comandante. Não vejo mais o instrumental do painel. Não sinto o peso da responsabilidade de decolar ou pousar, sei que saio e chego. Que Deus ou Buda me conservem assim até meus noventa anos...

Capítulo 47

A grande viagem

Meu filho,

Aqui nada muda. Continuamos com a fábrica de queijos e manteiga, as meninas estudando, Luisa em Garanhuns. Chove, faz sol, o pasto está bom, minhas porcas com ninhadas novas. Zé Copeiro, Odilon, Ventania, Zé Fogo e todos os outros que você deixou aqui vão indo e me pedem sempre para mandar lembranças. Não desista, seja forte, só volte aqui com os seus sonhos realizados. Mesmo que eu tenha de encher o açude de lágrimas não quero vê-lo aqui enterrado no atraso. Que Deus o proteja. Com a bênção,

Honorina

Por anos a fio recebi cartas da minha mãe, entregando-me sempre a Deus e certa de que nada atrapalharia os meus planos. Se por um lado estas palavras me estimulavam, por outro não me deixavam a porta entreaberta para um retorno com insucesso. Eram cartas cheias de recomendações, conselhos, notícias e lembranças. A cada mês, uma carta e muitas lágrimas ao lê-la. Minha mãe sabia ler, principalmente a Bíblia, e escrevia pensamentos soltos, sensíveis, com letra entre feia e legível, principalmente para mim, habituado desde meus tempos de interno no Colégio Americano Baptista, no Recife.

Ao ler as cartas desenhava-se na minha cabeça a cena familiar de mamãe preparando a mesa limpa, a toalha no ombro para enxugar as lágrimas, um bloco de papel com pauta, um tinteiro e uma caneta com pena de ponta fina, flexível, cindida ao meio. As idéias corriam mas a caneta caminhava passo a passo, mergulhando no tinteiro, a cada palavra, por

pouca prática. O mata-borrão, do lado, a cada instante utilizado para absorver o excesso de tinta. Sem dúvida, para minha mãe, escrever para os filhos era uma tarefa impregnada de esforço e amor. Ao receber a carta, primeiro eu olhava cada detalhe do envelope, do endereçado ao remetente. Só então abria cuidadosamente, porque a cola de polvilho, endurecida, dificultava tirar o envelope sem arrancar algum pedaço da carta. Tudo isso eu fazia sentado na cama, quase como um ritual fetichista. Misturava a ânsia de notícias com lágrimas de saudades, mas assim sentia-me resgatando a culpa de ter abandonado todos à busca do sucesso pessoal, egoísta.

Meus amigos ficaram para trás e, alguns deles, nunca mais os vi. Meus companheiros dos banhos de açude, das tiradas de leite pela madrugada, das fogueiras de São João. Em fevereiro de 1937, deixei-os todos naquelas brenhas de Alagoas e fui à busca de um futuro possível. Deixei para trás os valores que até então eram os fundamentos da minha juventude e vim para o Rio de Janeiro tentar a carreira de aviador – que ousadia! Com o tempo, foram aos poucos deixando de mandar lembranças. Tinham saído da fazenda, outros estavam com barriga d'água – esquistossomose –, e as lembranças, agora, eram notícias de doenças e mortes. Creio que nenhum deles ultrapassou os quarenta e cinco anos de idade. Todos, sem exceção, caminharam na contramão da vida. Sinto-me triste, saudoso e com uma ponta de culpa pelas suas vidas duras, sofridas e curtas.

Lembro-me sempre do João Aroeira, caboclo de altura mediana, nunca usou sapatos, inteligente, um artista. Todas as visitas importantes, cerimoniosas em casa dos meus pais, eram observadas pelo João, que se mantinha à vista pela porta da cozinha. Após a saída da visita, o João imitava-a em timbre de voz, gestos, maneira de andar, tudo isso respeitosamente. Era um teatro. Não sabia ler nem escrever, mas quando minha mãe passava um mês fora visitando os filhos, João recebia dinheiro para fazer as feiras. Ele adotava símbolos como um traço, uma circunferência, um quadrado, representando valores, e por meio desses hieróglifos prestava conta certa do dinheiro gasto. O João casou e a primeira filha, Eva, faleceu. A segunda filha Eva faleceu. A terceira filha Eva vingou, e depois veio mais um menino. Logo após o filho completar uns cinco anos, quem faleceu foi o João.

Há dez anos resolvi rever as terras e os feitos do meu pai. Não existia mais a casa onde nasci, mas a árvore, o trapiá, lá estava, frondoso e imponente. Meus pais e todos os meus amigos de infância, mortos. Os campos, exuberantes, as estradas asfaltadas, antenas parabólicas. O campo de aviação à porta da fazenda do meu pai, onde tantas vezes pousei – o

velho Noberto dizia "onde *seu* Paulo acocora seu caminhão" (avião) –, não mais existia. Desta vez quem quase morreu fui eu. De tantas emoções.

Minha infância, como todo menino de fazenda há oitenta anos, era criar brinquedos e trabalhar a partir dos cinco. Meu pai estimulava o machismo sob todos os aspectos, e minha mãe optava pela paz. Os amigos eram os filhos dos trabalhadores braçais que viviam miseravelmente nas terras de papai. Meu mundo de informações era muito limitado. Aprendi a ler aos seis anos com professora particular. Só fui para a escola aos dez anos.

Eu era uma criança travessa, amarga, agressiva e individualista até os treze anos. Papai resolveu me corrigir, deixando-me interno no Colégio Americano Baptista, no Recife. Inicialmente, tentei enfrentar o desafio. A revolta levou-me a organizar um grupo revanchista no colégio. Eu achava que nós, meninos do interior, éramos discriminados. Realmente me sentia inferior aos meninos da cidade. Minha maneira de vestir, de falar, de reagir às brincadeiras de mau gosto, eram o espelho do dia-a-dia com os "moleques" da fazenda. Meu universo até então se compunha de pessoas sofridas e miseráveis que comigo acordavam às quatro da manhã para tirar leite e cuidar dos animais durante todo o dia. A diferença entre eles e eu estava na alimentação e em alguns hábitos. Na fazenda eu me sentia seguro, valente e afoito pelo fato de o meio não me ser hostil. Estive tangenciando a expulsão. Resolvi dar uma virada de cento e oitenta graus após pensar muito. Tornei-me cordial, colaborador e solidário. As dificuldades diminuíram e meu relacionamento, até mesmo com os irmãos, tornou-se simples e natural. Daí em diante dediquei-me aos estudos e ao trabalho na fazenda durante as férias.

Aos dezoito anos parti para o Rio de Janeiro com o firme propósito de ingressar na Aviação Militar, o que fiz depois de grandes esforços. Na Aviação Naval tive destaque e concluí o curso teórico e de vôo em primeiro lugar. Entretanto, continuava violento, desejando sobrepor-me aos desafios de qualquer maneira. No esporte, eu me aplicava até o limite da minha resistência. Integrava a seleção de futebol da Marinha e as de basquete, vôlei e remo da Aviação Naval. Para mim, era uma questão de honra ser dos primeiros.

Fui um indisciplinado total, desrespeitando as regras de segurança de vôo. Organizei entre nós, aspirantes, concurso de acrobacia baixa, pouso em áreas de campo aberto. Sob os olhos de colegas que sobrevoavam a Baía de Guanabara, eu me exibia voando com as rodas tangenciando a superfície da água. Finalmente sofri um acidente, fruto da imprudência, e passei três meses no "estaleiro". Este acidente teve uma significação profunda para mim. Os sofrimentos e fraturas conservaram-me afastado do esporte por

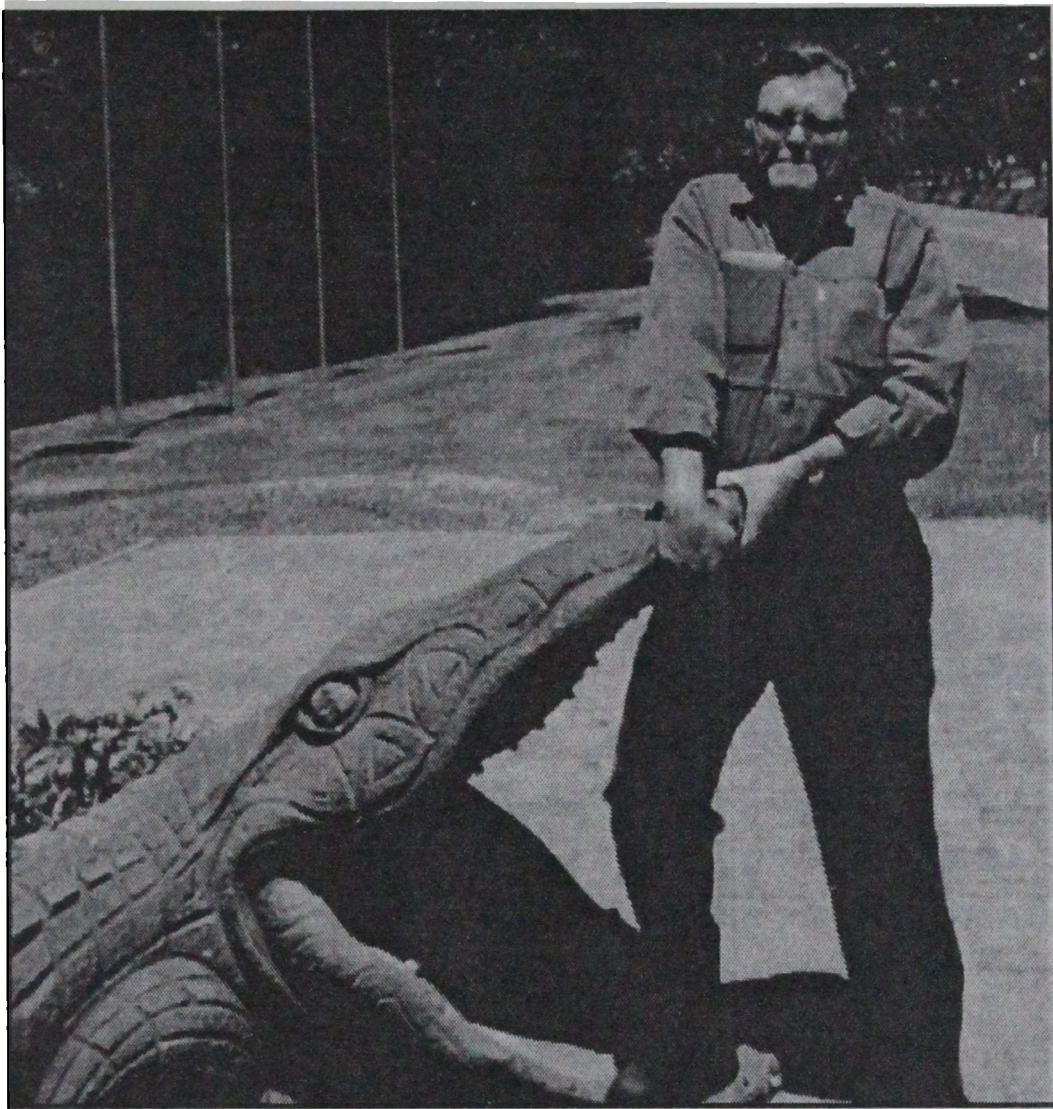
mais de dez anos. Apesar do meu comportamento agressivo, era de grande timidez. Timidez para falar em público e timidez para namorar.

A partir dos meus dezoito anos, comecei a ler os autores proibidos. Jorge Amado, Monteiro Lobato. Também Rubem Braga, Humberto de Campos, Aloysio de Azevedo, Graciliano Ramos, biografias e tudo a respeito de petróleo. Não me saía da cabeça a morte de um engenheiro alemão que descobriu petróleo em Alagoas, no Riacho Doce, então município de São Luiz do Quitunde. O assassinato nunca foi desvendado. Com essas leituras e a maturidade, comecei a refletir sobre o meu comportamento e tive como um "estalo de Vieira".

Eu achava, e ainda acho, que o homem autêntico é aquele vinculado à terra, ao trabalho, o que cria e faz as coisas com os elementos naturais ao seu alcance. Este é o verdadeiro, o autêntico. Desta plataforma de autenticidade ele parte para aperfeiçoar tudo que já existe, através de quem já percorreu longos caminhos do conhecimento, da pesquisa, e vai à ciência. Mas eu exagerava, inconscientemente, querendo ser o melhor, o primeiro, o mais valente, numa eterna competição de quem tinha dividido a minha geração em dois compartimentos estanques, o do campo e o da cidade. O meu espírito de competição em tudo não passava de uma reação de timidez. Verifiquei que todos nós éramos iguaizinhos. Não havia essa classificação criada na minha cabeça.

A cidade Cupira que eu conheci, ao lado do campo de aviação, construído pelo velho Noberto à porta da casa do meu pai, não mais existia quando eu voltei há dez anos. Cupira, abelha do cupim (do tupi *koopi'ira*), no agreste pernambucano, fundada por meu pai, me surpreendeu. Várias ruas, praças e na principal um busto de bronze do meu pai, escolas e até discoteca. Entre esta visita e a anterior haviam passado trinta anos e acontecera um golpe na democracia, meu pai de um lado, eu do outro.

Esta definição de lados sangrou-me fundo. Meu pai foi meu referencial de trabalho, dignidade, coragem, persistência, caráter e personalidade marcante. De repente, ele de um lado e eu do outro. No fundo, ambos querendo as mesmas coisas, mas por caminhos diferentes. Meu pai faleceu, de acidente, quando eu estava no exílio e lá chorei sua morte, porque não permitiam minha entrada no país.

Apesar da tristeza, não sinto amargura. Felizmente cometi inúmeros erros, que classifico como acidentes de percurso e os utilizo para corrigir minha rota. Arrependo-me apenas do que não fiz. Adoto a máxima de Álvaro Moreyra: "*As amargas não*".

Epílogo

*Melhor do que voar só sorvete**

Júlia e Bruno,

Este foi o crocodilo que o vô Paulo enfrentou lá na África. A foto não me deixa mentir, é verdade verdadeira! Aliás, bisavô não mente! Lutei e dominei esse bicho enorme, tinha 8 metros e 71 centímetros, da cabeça até a ponta do rabo. Pesava só 827 quilos porque estava de barriga vazia... Vocês lembram do arranhão na mão do vô quando voltou da viagem? Foi o crocodilo que fez!

---

* Escrito em 1998

Vocês dois são os primeiros bisnetos. Ainda são analfabetos, não poderia ser diferente, estão com três anos. Mas vai acontecer com vocês o que aconteceu comigo: brinquei, dei muito trabalho à minha mãe, me esqueci do tempo, meti o dedinho em tudo quanto era lugar, me cortei várias vezes por não saber usar faca, fui mau para os animais até os oito anos, hoje gosto deles como das pessoas, fui por aí afora e um dia parei para meditar e estava com oitenta anos. Vocês imaginaram a surpresa do vô? Estão rindo? Vai acontecer a mesma coisa com vocês. Com uma diferença: o mundo será outro. A cibernética, a tecnologia, o avanço científico, a engenharia genética, a clonagem, a automatização das fábricas, as telecomunicações, os diálogos intermináveis com os computadores, tudo isso será o dia-a-dia de vocês. Que inveja! Mas o vô Paulo teve também muitas alegrias. Aprendi a voar e voei vinte mil horas, isso quer dizer que passei 833,33 dias no espaço. Melhor do que voar só sorvete. Tá vendo, Júlia, você já devora a melhor coisa da vida!

Bom seria que as pessoas pudessem se dividir em duas metades: uma bem séria, responsável, à busca permanente do êxito; e outra cheia de solidariedade, fantasia, sonho e muita história para encantar as crianças. Como as que o vô Paulo inventa para divertir vocês (aliás, sempre fui um contador de histórias fantásticas - mentirosas...- para filhos, netos e, agora, bisnetos).

Quando o vô Paulo já estiver no espaço sideral, vocês acharão muita graça nas suas histórias. Mas não queiram me encontrar. Porque esta terá sido a última história mentirosa...

ANEXO

Habeas Data

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES

Em conformidade com a autorização do Sr. Ministro Chefe do Serviço Nacional de Informações, nos termos do Art. 4, parágrafo único do Decreto No. 96.876 de 29 Set 88, declara, atendendo a requerimento de PAULO DE MELLO BASTOS que, no Serviço Nacional de Informações, constam, a seu respeito, os seguintes dados:

PAULO DE MELLO BASTOS, brasileiro, casado, Ten. Cel. Aviador Reformado, nascido aos 25 Mai 18, em São José da Lage/AL., filho de SEBASTIÃO MARQUES DE MELLO BASTOS e HONORINA PORTELLA DE MELLO, portador da Carteira de Identidade No. 3650 – Min. Aer. e do CPF No. 041.902.707-68.

Exerceu as funções de Comandante da Empresa Viação Aérea Riograndense "VARIG"; Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores dos Transportes Aéreos (FNTTA); Presidente do Sindicato Nacional dos Pilotos Aéreos; Membro da Direção Executiva do Comando Geral dos Trabalhadores (CGT); Diretor da Confederação dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos (CTTMFA); Membro do Conselho Fiscal do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA); e Diretor para Assuntos do Legislativo na Associação Democrática Nacionalista de Militares (ADNAM).

Em 53, o requerente passou para a reserva remunerada, no posto de Tenente-Coronel Aviador, com vencimentos integrais. Em outubro do mesmo ano, foi admitido como Comandante na VARIG, onde permaneceu por mais de 10 (dez) anos. Nesse período, mais precisamente em princípios da década de 60, passou a ter uma atuação destacada na área sindical, quando exerceu vários mandatos classistas, tendo participado de atos públicos, reuniões e de diversos eventos de cunho contestatório no meio da classe dos Aeronautas. Dentre os referidos acontecimentos destacam-se:

– em Jul 56, como Presidente do Sindicato Nacional dos Pilotos Aéreos, foi signatário de uma proclamação aos trabalhadores, chamando-os a se unirem para a defesa dos novos níveis de salário mínimo, combater a carestia e revogar o Decreto No. 9070;

– em 59, proferiu palestra sobre o tema "A Crise na Aviação Comercial Brasileira", para alunos do curso regular do Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB);

– em 61, presidiu uma delegação de sindicalistas que visitou a URSS;

– em Jun 62, integrou uma comissão escolhida na reunião realizada na sede da Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria para levar ao conhecimento do Assessor Sindical da Presidência da República a decisão dos trabalhadores contida no documento "Resolução do Movimento Sindical sobre a Declaração da Greve Geral", aprovada naquela reunião;

– em Out 62, assinou a convocatória para realização no Brasil do Congresso Continental de Solidariedade a Cuba;

– em novembro do mesmo ano, assinou ofício do Sindicato Nacional dos Aeroviários encaminhando texto da moção aprovada por aquele Sindicato propondo que fosse dirigido ao Governo, órgãos federais, estaduais e sindicatos, apelo no sentido da imediata criação da "AEROBRÁS";

– em Mar 63, assinou manifesto de criação da Frente de Mobilização Popular (FMP) representando o Comando Geral dos Trabalhadores (CGT);

– em Abr 63, viajou para URSS como membro da Diretoria do SNA, juntamente com outros líderes sindicais;

– em Mai 63, foi um dos signatários do manifesto – "Mobilização Popular Por Reformas Imediatas", conclamando o povo a se mobilizar numa frente única na "luta pelas reformas autênticas e imediatas";

– ainda em Mai 63, foi demitido da VARIG por justa causa, o que acarretou protestos de representantes de várias entidades das classes de transportes aéreos e ferroviários, que ameaçavam a paralisação desses transportes caso não fosse readmitido naquela Empresa. Posteriormente a VARIG reintegrou o requerente, sem permitir-lhe entretanto o exercício da função de Comandante Aviador;

– nesse mesmo mês, foi signatário de um telegrama circular, do CGT, difundido aos comandos estaduais, contendo ameaça de greve geral para pressionar o parlamento, tendo em vista o protelamento do mesmo quanto às questões: reforma agrária, salário família, aumento de vencimentos dos militares e civis e lei de remessa de lucros;

– também em Mai 63, usou a palavra durante Assembléia-Geral Extraordinária, acusando a VARIG de lutar contra a criação da "AEROBRÁS". Comentou ainda a crise político-militar e a ação do CGT, alertando sobre a necessidade de politização e pronunciamento da classe nos grandes problemas nacionais;

– em Jun 63, compareceu à reunião de solidariedade ao povo espanhol, realizada no Auditório da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), sob o patrocínio da Comissão Permanente das Organizações Sindicais da Guanabara;

– assinou manifesto ao povo brasileiro, lançado pela Frente de Mobilização Popular, declarando sua integral solidariedade a Leonel Brizola;

– em 06 Jul 63, compareceu, e tomou parte ativa nos Trabalhos da 1a. Reunião conjunta das Confederações Nacionais dos Trabalhadores do Comércio (CNTC).

Nessa reunião discutiam-se assuntos de interesse da classe, inclusive sobre a organização do "Dia Nacional do Protesto";

– também em Jul 63, apresentou em nome da FNTTA, solidariedade à União Nacional dos Estudantes (UNE), pela organização do Seminário dos Estudantes do Mundo Subdesenvolvido (SEMS);

– em Out 63, foi designado pelo CGT para representá-lo na Conferência Constitutiva do Comitê Sindical Internacional de Solidariedade ao Povo do Vietnã do Sul; e

– em Dez 63, foi um dos signatários da mensagem "Apelo do Movimento Brasileiro de Solidariedade a Cuba".

Em princípios de 64, o Juiz Gama Malcher da 24a. Vara Criminal do Rio de Janeiro, em decorrência do parecer do Promotor Luiz Fernando Cardoso de Gusmão, proferiu despacho determinando o arquivamento do processo originário no DOPS/RJ, contra o requerente e vários membros do CGT, indiciados como incursos na LSN; em conseqüência do manifesto lançado à nação em Set 62, anteriormente à greve eclodida em 15 Out 62.

Após a eclosão do Movimento Revolucionário de 31 Mar 64, o requerente refugiou-se na Embaixada do Uruguai no Brasil solicitando asilo político, tendo ali permanecido até 19 Jun 64, quando viajou para aquele País, após obtenção de salvo-conduto.

Teve seus direitos políticos suspensos pelo prazo de 10 (dez) anos pelo Comando Supremo da Revolução de acordo com o Art. 10 do Ato Institucional de 09 Abr 64, conforme constou no D.O.U. No. 68 de 10 Abr 64. No entanto, como o nome do requerente havia sido publicado com incorreção no D.O.U. sob o nome de Humberto Melo Bastos, o Presidente da República, tendo em vista o que constou no Processo No. 228/GAB/1006, de 19 Jun 64, da SG/CSN, e de acordo com o parecer do Consultor-Geral da República, publicou Decreto no D.O.U. de 17 Jul. 64, folha 6382, retificando o Ato No. 1, de 10 Abr 64 do Comando Supremo da Revolução, para corrigir o nome do requerente da forma como constou no D.O.U. No. 68, que publicou a suspensão de seus direitos políticos.

Também em 64, foi indiciado no Inquérito Policial Militar (IPM) No. 552, mandado instaurar pela Portaria No. 611/GM-1, de 16 Jun 64, do Ministério da Aeronáutica, que tinha por finalidade apurar fatos e as devidas responsabilidades de todos aqueles que, no Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) tivessem desenvolvido atividades capituláveis nas leis que definiam os crimes militares e os crimes contra o Estado e a Ordem Pública e Social (nos termos do Art. 10, letras A e B do Ato No. 9, do Comando Supremo da Revolução. Do Relatório do IPM, datado de 28 Ago 64, extraem-se os seguintes fatos sobre o requerente, originários de vários depoimentos e documentos a ele anexados: "Líder inconteste dos aeronautas e aeroviários, com definição de comunista e agitador mais do que evidente, por suas manifestações e atitudes". Em sua conclusão final, o Encarregado do IPM foi de parecer que os fatos apurados constituíam crime contra o Estado e a Ordem Política e Social, definidos pela Lei No. 1.802, de 05

Jan 53 (LSN), determinando a remessa dos autos ao Ministro da Aeronáutica que, por sua vez, concordou com o parecer e, em 17 Set 64, determinou a remessa das cópias do Relatório e da Solução ao Encarregado do IPM Geral. Em Jan 67, o Promotor Público pediu ao Juiz da 1a. Auditoria da 1a. Região Militar o arquivamento do Processo que apurou as atividades subversivas no Sindicato Nacional dos Aeronautas, em cujos autos o requerente se encontrava indiciado. Posteriormente, em outubro do mesmo ano, o Juiz Auditor da referida Auditoria determinou o arquivamento do Processo, uma vez que os autos do Inquérito não apontavam fatos que justificassem o intentamento de uma ação penal.

Foi indiciado ainda no IPM No. 557, mandado instaurar pela Portaria No. 612/GM-1, de 16 Jun 64, do Ministério da Aeronáutica, que tinha por finalidade apurar fatos e as devidas responsabilidades de todos aqueles que no Sindicato Nacional dos Aeroviários tivessem desenvolvido atividades capituláveis nas leis que definiam os crimes previstos no Código Penal Militar e na LSN. Do relatório do dito IPM, datado de 31 Ago 64, extraem-se os seguintes fatos sobre o requerente, originários de vários depoimentos e documentos a ele anexados: "Era membro do CGT e Presidente da Confederação dos Trabalhadores das Empresas Aéreas. Além de ter atividades constantes no Sindicato Nacional dos Aeronautas, como Presidente, também atuava com regularidade no Sindicato Nacional dos Aeroviários, comparecendo à maioria das assembléias; valendo-se da qualidade de Presidente da Confederação, incitava as duas classes contra os poderes constituídos e à prática de atividades subversivas. Também era freqüentador assíduo das reuniões realizadas nas imediações das oficinas da Cruzeiro do Sul, no Caju, reuniões estas onde quase sempre fomentava greves ilegais e incitava a classe contra os patrões, as autoridades e a ordem jurídica legal". Em sua conclusão final o Encarregado foi de parecer que os fatos apurados constituíam crimes contra a Segurança Nacional e crimes previstos no Código Penal da Justiça Comum, determinando a remessa dos autos ao Ministro da Aeronáutica, que por sua vez, concordou com o parecer e, em 17 Set 64, determinou a remessa das cópias do Relatório e da Solução ao Encarregado do IPM Geral.

Figurou entre as pessoas que tiveram seus nomes unicamente prontuariados, em decorrência do IPM No. 709, instaurado pelo I Exército, conforme Delegação de Poderes datada de 21 Set 64, a fim de apurar atividades do PCB, cujos autos foram remetidos à 2a. Auditoria da 1a. RM, onde o Processo tomou o No. 7735/67.

Ainda em 64, foi submetido ao Processo de Investigação Sumária (PIS) No. 50, instaurado pela Comissão de Investigação Sumária do Ministério da Aeronáutica (CISAR), pela prática de atos atentatórios contra a Segurança Nacional. O Relator da Comissão, considerando as investigações realizadas pela mesma e a documentação anexada ao Processo, assim se referiu quanto ao requerimento: "Líder inconteste da subversão nos meios aeroviários e aeronautas. Usava tal liderança para obter seus fins escusos e em benefício da comunização do País; comunista militante, esteve várias vezes nos países da cortina de ferro, inclusive na Rússia, havendo fortes indícios de que haja feito curso de liderança sindical neste último; fez forte campanha de desmoralização das companhias de transporte

aéreos, visando à criação da AEROBRÁS onde pretendia ser o manipulador das influências comunizantes; incitou as classes dos Aeronautas e dos Aeroviários a várias greves ilegais, provocando desta forma prejuízo de milhões de cruzeiros ao País. Houve mesmo uma greve provocada por sua demissão da Companhia onde trabalhava chamada 'Greve Mello Bastos'; mantinha correspondências e estreitas ligações com líderes sindicais comunistas internacionais, principalmente com os dos países da cortina de ferro; assinou e fez distribuir vários documentos subversivos nos quais incitava à desordem, à inversão dos valores e à desmoralização dos poderes constituídos; fez parte da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, como Presidente. Fez parte do CGT, que sempre o distinguia com missões de relevância, e tomou parte de várias comissões de caráter puramente comunista de apoio à Cuba, ao Vietnã, etc.; finalmente, suas atividades comuno-subversivas são de tal monta que teve seus direitos políticos cassados por 10 (dez) anos por ato do Comando Revolucionário, datado de 09 Abr 64". O Relator do PIS foi de parecer que o requerente, por suas ações, atentou de maneira grave contra o regime democrático e a segurança do País, razão pela qual propôs que lhe fosse aplicada a sanção de demissão "Ex-Ofício" da Aeronáutica sem prejuízo das sanções penais a que estivesse sujeito, determinando a remessa dos autos ao Presidente da Comissão de Investigação Sumária (CIS), que, por sua vez, concordou com as conclusões e, em 14 Set 64, encaminhou cópia do Relatório e da Solução ao Ministro da Aeronáutica para apreciação.

Por Decreto de 26 Set 64, o Presidente da República no uso das atribuições que lhe conferiam o art. 7o. parágrafo 1o. do Ato Institucional de 09 Abr 64, tendo em vista o que foi apurado em investigações sumárias de que tratava o Decreto No. 53.897, de 27 Abr 64, resolveu demitir o requerente "Ex-Ofício" das fileiras da FAB, sem prejuízo das sanções penais a que estivesse sujeito, fazendo jus à pensão de acordo com o Art. 20 da Lei das Pensões Militares No. 3765, de 04 Mai 60 (D.O.U. 28 Set 64).

Em 65, o requerente e outros foram indiciados em IPM instaurado por determinação do QG do III Ex., em Porto Alegre/RS, para apurar atividades subversivas encetadas por brasileiros asilados na República Oriental do Uruguai, que pretendiam fazer eclodir um movimento contra-revolucionário – Emboscada Armada de Jefferson Cardin – de âmbito nacional para depor o Governo brasileiro. Segundo o Relatório do IPM, datado de 04 Jun 65, o requerente, juntamente com outros asilados, participou no preparo da contra-Revolução sob a orientação direta do ex-Deputado Leonel Brizola, de quem privava da intimidade. Ainda de acordo com o Relatório, os indiciados conspiraram e tramaram a derrubada do Governo do Brasil, por meios violentos, com a ajuda de potências estrangeiras e do Comando Geral dos Trabalhadores do Uruguai. Segundo o parecer do Encarregado, na conclusão do Relatório, os indiciados incorreram nas penas previstas nos Arts. 2o. alíneas III e IV, 3o., 24 e 25 da Lei 1802, de 05 Jan 53 e no Art. 134 do CPM. Em 04 Jun 65, o Encarregado determinou a remessa dos autos ao Cmt. do III Ex. Não constam os desdobramentos do Inquérito.

Quanto ao exílio, no Uruguai, tentou obter emprego em Empresas Aéreas do Chile e da Argélia, não logrando êxito. Continuou com suas atividades de proselitismo político, tendo sido membro ativo do grupo de Brizola e um dos orientadores do Grupo Sindical, que congregava todos os asilados que militavam no sindicalismo brasileiro, pertencentes ao CGT.

Em 66, foi signatário de um manifesto dirigido às organizações sindicais internacionais, protestando contra a condenação pela Justiça Militar brasileira de "18 líderes proletários". Solicitava ainda, o referido manifesto, que as entidades sindicais se dirigissem à Organização das Nações Unidas (ONU), à Organização Internacional do Trabalho (OIT) e às Embaixadas brasileiras, pedindo anulação das sentenças e libertação dos detidos.

Em Dez 66 esteve presente na Universidade da República do Uruguai, com outros exilados brasileiros, onde prestaram uma homenagem ao povo cubano, por ocasião da Conferência pronunciada por Carlos Rafael Rodrigues, representante de Cuba na reunião da FAO (Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação).

Em Abr 67 regressou ao Brasil, desistindo do asilo, passando posteriormente a trabalhar no Jornal "Correio da Manhã", na Seção de Expedição.

Em 27 Out 67, na condição de ex-exilado, prestou declarações na Delegacia do Departamento de Polícia Federal no Estado do Rio de Janeiro (DPF/RJ), bem como no DOPS/RJ, quando fez um relato de sua vida após a sua saída do Brasil, em 64. Declarou que se sentiu em condições inseguras com a mudança de Governo ocorrida em Mar 64, uma vez que quando presidente da FNTTA e diretor do CTTMFA havia reivindicado condições melhores para aqueles profissionais junto às autoridades constituídas, resolvendo então asilar-se na Embaixada uruguaia. Declarou também que nunca se envolveu em política partidária, não tendo nenhuma vinculação com agremiações políticas. Ainda em suas declarações, afirmou que no exílio nunca procurou envolver-se em política, respeitando as diretrizes do Governo uruguaio. Afirmou também que quando do seu retorno ao Brasil, tomou conhecimento através da Imprensa de que figurava como indiciado nos IPMs dos Aeronautas, este arquivado, e dos Aeroviários na Auditoria da Marinha, no qual ainda se encontrava incurso. Após prestar as declarações o requerente foi liberado.

Em 78, foi signatário do manifesto de fundação do Centro Brasil Democrático (CEBRADE).

Em 79, representava em Brasília um grupo de aeroviários que foram demitidos de companhias aéreas por atos da Revolução de Mar 64 que pretendiam retornar ao serviço tendo em vista a anistia concedida pelo Governo.

Em fins de Jul 79, o requerente, juntamente com outro militar, iniciou gestão no sentido de promover um encontro no Rio de Janeiro de "Oficiais das Forças Armadas punidos depois de 31 Mar 64", quando pretendiam "tomar posição a respeito do projeto de anistia enviado pelo Governo ao Congresso". O Jornal "O Estado de São Paulo", em 31 Jul 79, publicou algumas opiniões dos dois

militares que criticavam o projeto de anistia por ser incoerente, falho e discriminatório.

Em dezembro desse mesmo ano, requereu ao Ministro do Trabalho o seu retorno ao quadro de empregados da VARIG, tendo exposto suas razões, alegando entre outras coisas o seguinte: que havia sido demitido da VARIG em 63, todavia, por interferência pessoal do então Ministro do Trabalho, foi reintegrado; que a VARIG, por sua vez, requereu perante a Justiça do Trabalho a abertura de Inquérito para apuração de falta grave de sua parte com audiência de conciliação inicial realizada em 04 Jul 63, quando apresentou contestação ao pedido; que o processo não chegou ao final, pois com a eclosão do Movimento de 64, sob ameaça de prisão, foi obrigado a asilar-se na Embaixada do Uruguai; que logo após Mar 64 a VARIG não mais lhe pagou os salários, tendo, então, sua esposa, frente à premência financeira, assinado em seu nome, no dia 12 Out 64, a rescisão do seu contrato de trabalho. Declarou, por fim, que foi absolvido por unanimidade pelo Conselho Permanente de Justiça da 2a. Auditoria da Marinha, no dia 23 Mar 71, por falta de provas, da acusação de prática de atividades subversivas durante o Governo João Goulart.

Segundo publicação do D.O.U., de 25 Fev 80, o Ministro da Aeronáutica, à vista do parecer emitido pela Comissão Especial dos Processos de Anistia no Processo No. 60-01/4190/79, em que o requerente solicitou os benefícios da Lei No. 6683, de 28 Ago 79, regulamentada pelo Decreto No. 84.143, de 31 Out 79, decidiu com base no art. 14 do mencionado Decreto declarar o requerente anistiado da punição de demissão que lhe fora aplicada com fundamento no Ato Institucional de 09 Abr 64 e determinar a remessa do Processo ao Comando Geral do Pessoal para as providências administrativas referentes ao retorno do requerente ao Quadro de Oficiais da Reserva Remunerada, como Tenente-Coronel Aviador, de acordo com a legislação em vigor e, em especial, nos termos do disposto no parágrafo 3°., art. 21, Dec No. 84. 143/79.

Em 04 Nov 80, participou de uma palestra proferida pelo Deputado Fernando Lyra, realizada no Auditório do Serviço Social do Comércio (SESC) em Brasília, versando sobre "o diálogo da oposição com as Forças Armadas".

Em Ago 81 participou, como membro da mesa de trabalho, de um ato público de posse da Diretoria da "Campanha pela Aplicação da Lei No. 6682 (Lei da Anistia) e concretização da Anistia Ampla, Geral e Irrestrita", realizado na Associação Brasileira de Imprensa (ABI). Ainda em 80, participou de uma palestra proferida pelo Jornalista Carlos Chagas, a convite do CEBRADE, sobre a conjuntura política brasileira.

Era o que constava nos arquivos deste Órgão até a data do referido requerimento.

Brasília, 13 de Nov de 1989

Luci Vicente Coutinho de Castro
Secretário

Conheci Mello Bastos quando assum
o Ministério do Trabalho e da Previ
dência Social, em 1963. Pude entã
avaliar a sua grandeza de dirigent
sindical, ao lado de figuras da maio
significação político-social, como
Pacheco – dos estivadores, o Rianni
dos industriários, o Batistinha – do
ferroviários, o Vitalbino – dos meta
lúrgicos, além do Pelacani, o Teno
rinho, o Delelis e tantos outros.

Mas foi ao longo da greve do
aeroviários – o país parado, sem um
asa voando – que o conheci melhor
pude admirar-lhe a grandeza human
e a força de sua liderança. O abuso d
Varig demitindo Mello Bastos, en
pleno exercício de suas funçõe
sindicais, deu-lhe a oportunidade d
tornar-se um líder nacional, qu
aprendi a respeitar e admirar.

A um só tempo leve e ágil, este livr
de "memórias esparsas" do coman
dante Mello Bastos recorda um do
momentos importantes da emergênci
popular em nosso país, e, por des
graça, do golpe de estado de 1964
desferido contra ela. Há no livr
depoimentos de importância históric
que ficarão, por isto mesmo, com
contribuição inestimável para os qu
se decidirem estudar essa época d
nossa vida contemporânea.

ALMINO AFONS

"Você parou o Brasil, e os militares estão preocupados com o possível desdobramento dessa greve – disse-me Jango, no aeroporto, antes de embarcar para Brasília. – O Almino vai conversar sobre isso com vocês no CGT."

Quando a Varig demitiu o comandante Mello Bastos em maio de 1963 por sua luta pela Aerobrás, deflagrou-se a primeira greve nacional dos trabalhadores nos transportes da nossa história. Quarenta anos depois, a aviação comercial brasileira está falida, de joelhos, implorando que o governo lhe abra os cofres mais uma vez.

Para Antonio Houaiss, "é ocioso insistir na vibração dos relatos – o que cada leitor sentirá, com a emoção comparável a um romance de suspense. Belo livro!"

ISBN 85-89853-02-0
9 788589 853026